Jetzt 108 Seiten Umfang!

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 5
Mai 2016
65. Jahrgang

Deutschland 4,90 €
Österreich 5,70 €
Schweiz 9,80 sFr
B/Lux 5,80 €
NL 6,30 €
Dänemark 56,00 DKK
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 6,60 €



B13411

Ende der Nachtzüge

Adieu Schlafwagen

DMV-Sonderfahrten

Große Ohren unterwegs

MEB-Testreport:
- *132 von Piko*
- *996001 von Kiss*
- *ALAN-Steuerung*

Werkstatt:
- *Auhagen-Fabrikgebäude*
- *Heberlein-Bremse von PMT*

LESERWAHL: Goldenes Gleis

Gewinnen Sie einen Tag im Porsche-Traumwerk!



Meiningen – Fit für die Zukunft

Die Dampflokklinik

Sichern Sie sich jetzt Ihre exklusiven Modelle bei Ihrem MC-Fachhändler



SPUR H0





Der Alex Zug - Teil 1 — Roco

Im Set sind 2 Wagen von ROCO und 1 Wagen von Tillig enthalten. Alle Fahrzeuge sind aktuell auch noch im Einsatz.

64170 / 115 18 923 | H0 | VI NEM | = | 909 | Auflage 400 | **€ 199,99**

IC Deichgraf von Westerland nach Basel - Set 1 — Roco

Inhalt: Abteilwagen 2. Klasse, Abteilwagen 2. Klasse mit Schlußlicht, Großraumwagen 2. Klasse. Weitere Sets folgen.

64166 / 115 18 893 | H0 | IV NEM | = | 909 | Auflage 300 | **€ 199,99**





Diesellokomotive 218 175-8 — Roco

Die Intercityzüge werden zwischen Westerland und Hamburg mit 2 Diesellokomotiven der Baureihe 218 befödert. Das Modell ist für den IC Deichgraf das ideale Zugpferd.

73718 / 115 35 992 | H0 | IV NEM | = | 188 | digital | Auflage 250 | **€ 249,99**

79718 / 115 36 000 | H0 | IV NEM | ~ | 188 | digital | Auflage 200 | o. Abb. | **€ 249,99**

Flachwagen Sgns mit Container — MAX BÖGL / märklin H0

Der Max Bögl Container (40″) stammt von ACME und ist aufwendig bedruckt und gestaltet.

47094 / 115 18 931 | H0 | VI NEM | ~ | 227 | Auflage 1.000 | **€ 64,95**



Ihr schneller Klick zu uns!
gleich reinklicken
Einfach QR-Code mit Ihrem Handy einscannen.

IHR MC-FACHGESCHÄFT

Theile & Wagner GmbH & Co. KG
Reichenberger Straße 11, 02763 Zittau,
Tel.: 03583-50 09 70

Spiel + Sport Grob (Spiel u. Sport Hella u. Günter Grob, Inhaber Rainer Bliefernicht)
Bahnhofstraße 54-56, 21614 Buxtehude,
Tel.: 04161-28 60

Dluzak (Dluzak GmbH)
Rodigallee 303, 22043 Hamburg,
Tel.: 040-6 53 22 44

Hobby & Co (Hobby & Co. Freizeit-, Spiel- & Bastelwelt, Inhaber Peter Schwich e.K.)
Großflecken 34, 24534 Neumünster,
Tel.: 04321-41 87 16

Meiners Hobby & Spiel GmbH
Große Kremperstraße 13, 25348 Glückstadt,
Tel.: 04124-93 70 33

Modellbahnshop Lippe
(CASISOFT MindWare GmbH)
Thalenhorststraße 15, 28307 Bremen,
Tel.: 05231-9 80 71 23

Spielzeug HAAR (Anke Haar)
Hauptstraße 96, 28865 Lilienthal,
Tel.: 04298-9 16 50

Modellbahnshop Lippe
(CASISOFT MindWare GmbH)
Gildestraße, Ecke Marie-Curie-Straße, 32760 Detmold,
Tel.: 05231-9 80 71 23

Modellbahnladen Fortenbacher
(Modellbahnladen und Spielparadies Stephan Fortenbacher e.K)
Kampstraße 23, 33332 Gütersloh,
Tel.: 05241-2 63 30

Spielwaren Pelz, Ernst Pelz
(Inhaber Ernst Pötter)
Mittelstraße 10+13, 34466 Wolfhagen,
Tel.: 05692-23 61

Modellbahn Apitz
(Modellbahn Apitz GmbH)
Heckinghauser Straße 218, 42289 Wuppertal,
Tel.: 0202-62 64 57

WIEMO Modellbahntreff Münster
(WIEMO Modellbahntreff Münster, Inhaber Evely Wienker)
Warendorfer Straße 21, 48145 Münster,
Tel.: 0251-13 57 67

Spiel und Freizeit Wasser (Spiel und Hobby Wasser, Inhaber Herrmann Josef Wasser)
Markt 6, 53721 Siegburg,
Tel.: 02241-6 66 53

Spielzeugparadies
(Spielzeugparadies Gerd Klein GmbH)
Nagelstraße 28-29, 54290 Trier,
Tel.: 0651-4 88 11

Henke Spielzeugland
(Wilhelm Henke Fachmarkt für Hausgeräte, Hausrat und Spielwaren)
Bundesstr. 132-133, 59909 Bestwig,
Tel.: 02904-12 92

Meder Spielwaren (Meder OHG)
Berger Straße 198, 60385 Frankfurt/Main,
Tel.: 069-45 98 32

Spielwaren-Souvenir-Eisenbahnhaus Feigenspan (Spielwaren und Geschenke, Inh. Manfred Feigenspan e.K.)
Parkstraße 14, 61231 Bad Nauheim,
Tel.: 06032-28 74

Spiel + Freizeit Brachmann
(Heinrich Brachmann GmbH)
Rosenstraße 9-11, 63450 Hanau,
Tel.: 06181-92 35 20

Spielwaren Hegmann
(Berta Hegmann e.Kfr.)
Industriestraße 1, 63920 Großheubach,
Tel.: 09371-6 50 80 13

moba-tech (it-works Systemtechnik GmbH)
Bahnhofstraße 3, 67146 Deidesheim,
Tel.: 06326-7 01 31 71

Eisenbahn & Modellbau Köngeter
(Köngeter Bruno Eisenbahn u. Modellbau)
Poststraße 44, 71032 Böblingen,
Tel.: 07031-22 56 77

Spiel + Freizeit Zinthäfner
Solitudestraße 40, 71638 Ludwigsburg,
Tel.: 07141-92 56 11

Spiel + Freizeit Wagner (Spielwaren - Wagner, Inhaber Klaus J. Bühler e.K.),
Martin-Luther-Str. 7, 72250 Freudenstadt,
Tel.: 07441-76 09

Spiel + Freizeit Korb-Rau
Poststraße 50, 73033 Göppingen,
Tel.: 07161-7 25 77

Das Lokmuseum
(Das Lokmuseum, Inhaber Michael Merz)
Hauptstraße 23, 73108 Gammelshausen,
Tel.: 07164-91 93 64

HEIGES Spielwaren
(Wilh. Heiges Nachf. GmbH & Co. KG)
Fischbrunnenstraße 3, 73728 Esslingen,
Tel.: 0711-3 96 94 60

Spielwaren Bauer
(Karl Bauer, Inhaber Karlheinz Bauer e.K)
Marktstraße 7, 74613 Öhringen,
Tel.: 07941-9 49 50

Schreib- und Spielwaren Dunz
(Dunz GmbH & Co. KG)
Kesslergasse 5, 74821 Mosbach,
Tel.: 06261-9 21 20

Spielkiste (Spielkiste Brenner, Inhaber Matthias Brenner)
Kirchenplatz 2, 76275 Ettlingen,
Tel.: 07243-1 67 06

Spielwaren Reimann
(Spielwaren Reimann GmbH)
Untere Gießwiesen 15, 78247 Hilzingen,
Tel.: 07731-9 89 90

Die Spielzeugkiste
(Inhaber Michael Golombeck)
Rosenkavaliersplatz, 81925 München,
Tel.: 089-9 10 12 43

Spiel + Freizeit Seigert
(Seigert Spiel + Freizeit Handels GmbH)
Sägewerkstr. 18, 83395 Freilassing,
Tel.: 08654-47 90 91

Spielwaren Schmidt
(Spielwaren Schmidt Inhaber Karin Märkl e.K.)
Münchner Straße 33, 85221 Dachau,
Tel.: 08131-8 29 87

Augsburger Lokschuppen
(Augsburger Lokschuppen GmbH)
Gögginger Straße 110, 86199 Augsburg,
Tel.: 0821-57 10 30

Spiel+Freizeit Gersthofen
(Spiel+Freizeit Handels-GmbH & Co. KG)
Hery-Park 2000, 86368 Gersthofen,
Tel.: 0821-249 21-20 00

Spielwaren Habermeyer (Habermeyer Maria)
Färberstraße 90-92, 86633 Neuburg/Donau,
Tel.: 08431-86 43

Spielwaren Möhnle
Schrannenstraße 7, 86720 Nördlingen,
Tel.: 09081-42 28

Spielwaren Härtle
(Inhaber Matthias Franz e. Kfm.)
Kaufbeurener Str. 1, 87616 Marktoberdorf,
Tel.: 08342-42 09 90

Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Straße 27a, 90587 Siegelsdorf,
Tel.: 0911-75 31 75

Spiel + Freizeit Fechter
(Spiel + Freizeit Fechter GmbH),
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach,
Tel.: 0981-96 96 90

Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Straße 4, 93133 Burglengenfeld,
Tel.: 09471-70 12 11

Carl Hilpert KG
Schulerstraße 1-3, AT-1010 Wien,
Tel.: 0043-1-51 2 33 69

Spielwaren Heiss (Manfred Gress e.U.)
Museumsstraße 6, AT-6020 Innsbruck,
Tel.: 0043-512-58 50 56

Mikado Hobby, Spiel + Freizeit
(Mikado AG) Städtle 19, FL-9490 Vaduz,
Tel.: 00423-2 32 79 94

Harlaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53, NL-1171 DB Badhoevedorp
Tel.: 0031-20 6 59 94 94

Trein en Zo
(CRD Het Speelhuys Kampen)
Geerstraat 23-25, NL-8261 HL Kampen,
Tel.: 0031-38 3 33 82 84

Het Spoor (Kerselaers Henri)
Parkstraat 90, BE-3053 Oud-Heverlee,
Tel.: 0032-16 40 70 42



www.vedes.com



www.spielzeug-ring.com



12 Zukunftspläne

Um den Fortbestand des Dampflokwerks langfristig zu sichern, gibt es in Meiningen große Pläne.



Titel: 95 027 im Dampflokwerk Meiningen Foto: Uwe Heubner



24 Das Ende der CNL-Züge

DB Fernverkehr hat beschlossen, die Nachtzüge zum Fahrplanwechsel im Dezember einzustellen.



38 Trio mit sechs Ohren

01 137, 03 001 und 62 015 mit Wagner-Windleitblechen begeisterten die Massen.



88 Vorbild Erzgebirge

Eine Epoche II-Heimanlage nach Vorbildmotiven der Nebenbahn Berthelsdorf – Großhartmannsdorf.

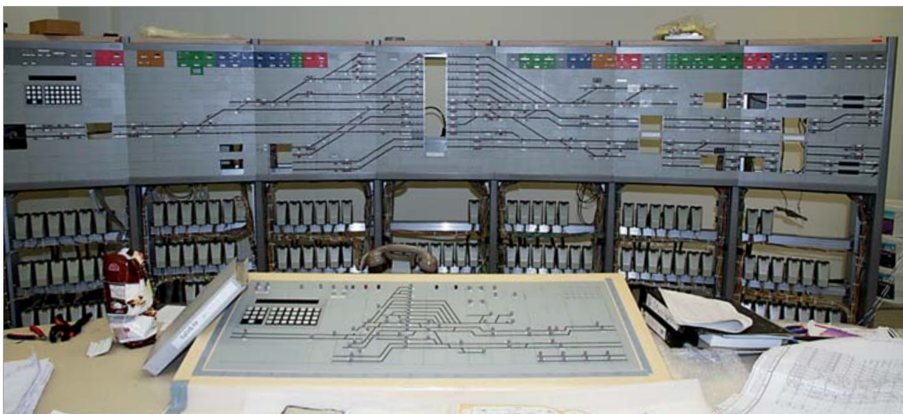


Noch stehen die Gerüste. Das Stellwerk Mülheim-Styrum, ein Herz des Ruhrgebietsverkehrs, wurde in Windeseile rekonstruiert.

DB NETZ

Stellwerk wieder in Betrieb

☐ Die Deutsche Bahn gewährte der Presse am 1. März 2016 einen Einblick in das im letzten Oktober ausgebrannte Stellwerk Mf Mülheim-Styrum. Die Bedienerkanzel war weitestgehend wieder hergestellt, und seit Ende März wird der Regelbetrieb wieder von hier aus geleitet. Auf einer der meistbefahrenen Bahnstrecken Deutschlands gilt seitdem wieder der Normalfahrplan. In wenigen Monaten und mit Höchstgeschwindigkeit wurde das Stellwerk wieder aufgebaut. Ein Sprecher betonte, es habe seit dem Neustart keinerlei Störungen gegeben. Das Stellwerk arbeite wie vor dem Brand. Während der Inbetriebnahme am Wochenende zwischen dem 18. und 21. März hatte es jedoch Einschränkungen für Bahnreisende gegeben. Etliche Züge fielen wegen umfangreicher Tests für den Betrieb der Anlage aus. Die Bahn setzte in dieser Zeit Ersatzbusse ein. Die Wiederinbetriebnahme ermöglichte auch, dass der Hochgeschwindigkeitszug Thalys seitdem von Dortmund aus nach Paris verkehrt. Die geplante Verlängerung der Verbindung über Essen hinaus war wegen des Brandes im Mülheimer Stellwerk um Monate verschoben worden.



FOTOS: BERND PIPLACK

Beim Pressetermin am 1. März war der zentrale Bedienerraum schon wieder weitestgehend instandgesetzt.

THÜRINGEN

Brücke vor dem Aus

☐ Ende 2015 hatte DB Netz die 7,5 Kilometer lange Teilstrecke der Elstertalbahn von Gera-Süd bis Wünschendorf-Nord zur Übernahme durch Dritte ausgeschrieben. Nach erfolgloser Interessentensuche könnte die Strecke nun stillgelegt werden. Allerdings gibt es noch ein kleines Problem: Der betreffende Abschnitt wird noch täglich im Wechsel von der Länderbahn (Verbindung Gera-Weischlitz – Adorf) sowie DB Regio (RE Erfurt – Greiz) im Stundentakt befahren. Der Hintergrund: Seit Jahren ist die 1875 errichtete, genietete Stahlträgerbrücke in Gera – Liebschwitz über die Elster nur noch in Schrittgeschwindigkeit befahrbar. Da DB Netz deren aufwendigen und teuren Neubau einsparen möchte, ist bei Wünschendorf-Nord eine kurze Verbindungskurve zur Strecke (Saalfeld –) Weida – Gera geplant. Beide Trassen nähern sich hier auf wenige Meter an, bevor sie sich im weiteren Verlauf bis Gera wieder voneinander entfernen. So könnten die Züge aus dem Elstertal diese Strecke bis Gera benützen, und der restliche Streckenverlauf der Elstertalbahn mit den Bahnhöfen Gera-Liebschwitz und Gera-Ost könnte aufgegeben werden. Der Spatenstich für diese Maßnahme sollte noch im März 2016 sein, erforderliche Rodungsmaßnahmen wurden bereits durchgeführt. Nach den aktuellen Planungen sollen die Züge bereits ab Planwechsel im Dezember 2016 die neue Trasse befahren. Kurios: Die Baumaßnahme stellt weitestgehend den historischen Zustand wieder her, wie er bereits vor 1875 herrschte.

Die baufällige Liebschwitzer Elsterbrücke ist die Achillesferse der Elstertalbahn. Züge können sie nur mehr in Schrittgeschwindigkeit passieren.



FOTO: ALEXANDER BAUER



FOTO: HENDRIK HAUSCHILD

Bei einer Probefahrt Ende Februar 2016 zeigte sich die Lok Hermann, welche 1968 als zweite Lokomotive zum DEV kam, noch ohne fertigen Anstrich.

MUSEUMSBAHN

DEV-Dampflok wieder im Einsatz

☐ Vor fast genau zehn Jahren musste die erste Deutsche Museumseisenbahn (DEV) in Bruchhausen-Vilsen die Dampflokomotive „Hermann" aufgrund abgelaufener Fristen abstellen. Es begann für die zahlreichen Vereinsmitglieder eine herausragende Zeit der Aufarbeitung und Neuanfertigung zahlreicher Bauteile der Dampflok. Die Aktiven haben sich zum Ziel gesetzt, Hermann im Jubiläumsjahr 2016 wieder in Betrieb nehmen zu können. Ein erster wichtiger Meilenstein dafür wurde am 25. Februar 2016 mit der TÜV-Abnahme des neuen Lokkessels gesetzt. Bereits einen Tag später konnte Hermann eine erste Lastprobefahrt mit einer Anhängelast von 90 Tonnen zwischen Bruchhausen-Vilsen und Heiligenberg erfolgreich absolvieren. Am 1. Mai 2016 wird der DEV die Dampflok Hermann offiziell wieder in Betrieb nehmen. Bis dahin werden die Mitglieder der Lok noch den vereinstypischen grünen Anstrich geben und kleinere Abschlussarbeiten erledigen. Ein weiteres Highlight sind in diesem Jahr zahlreiche Jubiläumssonderfahrten aus Anlass des 50-jährigen Bestehens der ersten Museumseisenbahn in Deutschland. Weitere Informationen findet man auf der Webseite des Vereins www.museumseisenbahn.de.



FOTO: GREGOR PINKHASIK

■ ***Als DbZ 91496 von Bielefeld nach Koblenz durchfährt die neue 147 002 (Bombardier-Traxx 3) mit Schleswig-Holstein-Express-Wagen Solingen Hbf. Bemerkenswert sind die mit Klebeband befestigten armdicken Kabelbäume, die aus dem Führerstandsfenster ragen und zu den Radsätzen führen. Die Messtechnologie stammt vom Schweizer Unternehmen Prose aus Winterthur und wurde bei der Traxx 3 erstmals eingesetzt. Dabei werden die Originalradsätze der Lokomotive als Basis für die Messradsätze verwendet.***

SAISONSTART



Stefan Alkofer

Als ich gestern Abend ins Büro ging, traf ich vor der Haustür ein Krötenpärchen auf Wanderschaft. Es goss zwar in Strömen und die Temperatur war eher spätwinterlich als vorfrühlingshaft. Dennoch: Die ersten Frühlingsboten sind angekommen, auch im aktuellen Heft.

Die Modellbahnhersteller der gängigen Spurweiten hielten sich in den letzten Wochen bedeckt bei der Neuheitenauslieferung. So haben es passend zur Jahreszeit und zum Beginn der Gartenbahnsaison zwei Großspurmodelle in unsere Tests geschafft, die in anderen Monaten vielleicht nur unter den Probefahrten zu finden gewesen wären. Zwei Modelle, deren Ausführung nicht unterschiedlicher sein könnte: Die Baureihe 132 von Piko, ein Modell, das ganz bewusst auf Robustheit zu einem vertretbaren Preis konstruiert wurde. Daneben die 99 6001 des Kleinserienherstellers Kiss, dem Vorbild verpflichtet, in Metallausführung und zu einem Preis, für den man fünf Ludmillas aus Sonneberg bekäme.

Beide Test-Kandidaten bedienen lediglich dieselbe Spurweite, sind ansonsten nicht vergleichbar, sprechen unterschiedlichste Zielgruppen an und haben deshalb beide ihre Berechtigung am Markt.

Auch wenn der Modellbahn-Ferrari von Kiss freilufttauglich ist, wird er wohl bei manchem Gartenbahner dennoch vorwiegend bei strahlendem Sonnenschein Ausgang erhalten. Pikos Ludmilla dürfte größeren Strapazen ausgesetzt werden und darf gerne auch mal in Kinderhand gelangen.

In diesem Sinne wünsche ich den Gartenbahn-Freunden eine sonnige Saison.

FOTO: MICHAEL GIEGOLD

Die STRABAG-Nohab 227 007 passiert am 18. März 2016 Kirche und Schloss in Oberkotzau südlich von Hof. Der Lok-Oldtimer ist mit einem Bghw-Wagen eines DB AG-Hilfszuges unterwegs als DGV 94767 von Nürnberg Rbf nach Köthen.



FOTO: THOMAS LIEBERT

Der zweite neue Pesa-Triebwagen der Niederbarnimer Eisenbahn wurde am 3. März 2016 von Polen nach Deutschland überführt. Auf seinem Weg nach Basdorf wurde der Zug dabei von 261 006 gezogen. Lange blieb der Zug nicht in Deutschland. (Siehe Flop)

ZWISCHENHALT

Bombardier Transportation wird weitere 60 Twindexx-Vario-Doppelstockwagen an Israel Railways (ISR) liefern.

Pünktlich zu Ostern hat die Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) den Verkehr auf der Linie RB 54 Berlin-Lichtenberg – Löwenberg (Mark) – Rheinsberg aufgenommen. Diese auf das Sommerhalbjahr beschränkten Ausflugszüge fahren im Auftrag der Länder Brandenburg und Berlin. Bislang hatte DB Regio diese Verkehrsleistungen erbracht.

Am 20. März 2016 ging der viergleisige Abschnitt Dresden-Neustadt – Coswig in Betrieb. Die S-Bahn besitzt dort nun zwei Gleise unabhängig vom übrigen Verkehr. Dies ist Voraussetzung für einen geplanten 15-Minuten-Takt zwischen Dresden und Meißen.

Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH hat eine wichtige Ausschreibung gewonnen: Der neue Vertrag sieht einen Umfang von 3,5 Millionen Zugkilometern pro Jahr vor. Neben den Stadtbahnlinien S 1/11, S 31/32, S 4/41, S 5 und S 9 umfasst er auch die Straßenbahnlinie S 2 in Karlsruhe. Die Laufzeit beträgt sieben Jahre.

Die Traxx-AC3 „Last Mile" erhielt kürzlich die Typzulassung in Kroatien. Damit ist dieser Loktyp nun in Deutschland, Österreich, der Schweiz, Kroatien und Bulgarien zugelassen.

Der Marktanteil der Eisenbahn im alpenquerenden Güterverkehr durch die Schweiz ist im vergangenen Jahr auf 69 Prozent gestiegen.



FOTO: MICHAEL SCHUMANN

Im Jahr 2018 soll der Schienenpersonennahverkehr zwischen Bad Bentheim und Neuenhaus wieder aufgenommen werden. Ab Dezember 2018 werden dann wieder regelmäßig Triebwagen – wie hier ein VT von DB Regio anlässlich einer Demonstrationsfahrt im April 2009 – in Nordhorn halten.

REGIONALVERKEHR

Neue SPNV-Leistungen

☐ Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) hat der Bentheimer Eisenbahn AG (BE) Anfang März 2016 den Zuschlag für die Erbringung der Verkehrsleistungen im SPNV auf der zur Reaktivierung vorgesehenen BE-eigenen Strecke Bad Bentheim – Nordhorn – Neuenhaus für den Zeitraum von Dezember 2018 bis Dezember 2021 erteilt. Der Verkehrsvertrag wird freihändig vergeben. Dies ist für eine einzelne Linie einmalig ohne sonstige Voraussetzungen für bis zu drei Jahre zulässig. Die BE plant den Einsatz von Dieseltriebwagen vom Typ „Alstom Coradia Lint". Auf der 28 Kilometer langen Strecke werden die Stationen Bad Bentheim, Quendorf, Nordhorn und Neuenhaus reaktiviert sowie neue Haltepunkte in Nordhorn Süd und Neuenhaus-Thesingfeld eingerichtet. Die Züge sollen im Stundentakt verkehren. Die Fahrzeit zwischen Bad Bentheim und Neuenhaus verringert sich mit dem Zug im Vergleich zum Bus von 49 auf 31 beziehungsweise 32 Minuten.



FOTO: JOCHEN SCHMIDT

■ *Die neue Lok der Industrie-Transportgesellschaft Brandenburg (ITB) trägt die UIC-Nummer 92 80 1228 412-3D-ITB am Rahmen sowie die 205 an der Seite zwischen den Maschinenraumfenstern. Unter dieser Nummer wurde sie 1969 als Werkbahnlok beim VEB Leuna-Werke „Walter Ulbricht" angeschafft. Abweichend zu den Babelsberger Schwestern der DR wurde durch Änderung der Getriebeübersetzung eine höhere Zugkraft erreicht. Dadurch verringerte sich die Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h. Im Auftrag des späteren Eigentümers „InfraLeuna" wurde die Lok im Jahr 2002 im Rahmen einer Modernisierung mit CAT-Motortechnik ausgerüstet.*

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



FOTO: GREGOR PINKHASIK

☐ Immer noch sind auf den National-Express-(NX)-Verbindungen in Nordrhein-Westfalen Ersatzgarnituren unterwegs. Die Anzahl der Talent 2-Triebzüge ist nicht ausreichend. Vor den Ersatzzügen kommen unterschiedliche Privat-Loks zum Einsatz. Als DPN 27854 (RB 48) im Ersatzverkehr für NX auf der Linie RB 48 Bonn Hbf – Wuppertal Oberbarmen ist Hectorrail-182 517 im ungewohnten Personenzugeinsatz unterwegs. Wir wollen von Ihnen wissen, in welchem Bahnhof die Lokomotive gerade hält?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Mai 2016 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Märzheft lautete: „Integral". Gewonnen haben: Röttger, Martin, 59519 Möhnesee; Wirth, Wolfgang, 36433 Bad Salzungen; Thiele, Margitta, 18299 Dolgen am See OT Kankel; Hoffmann, Ricardo, 12209 Berlin; Helm, Bernd, 35396 Gießen; Zech, H.-Joachim, 02906 Niesky; Wenzel, Renate, 90429 Nürnberg; Dittmann, Rainer, 38700 Braunlage; Weber, Steffen, 39448 Börde-Hakel OT Westeregeln; Jakob, Bernd, 07926 Gefell; Kraus, Cäcilie, 91058 Erlangen; Scheibelberger, Walter, A-2261 Angern an der March; Kuhlmann, Karl-Jürgen, 29683 Bad Fallingbostel; Will, Jörg, 50354 Hürth; Fischer, Dieter, 34246 Vellmar; Schupp, Hermann, 38855 Wernigerode; Pohlmann, Wolfgang, 33332 Gütersloh; Rohm, Gerhard, 73054 Eislingen/Fils; Ullrich, Peter, 94315 Straubing; Müller, Karl Heinz, 63179 Obertshausen.

BAHNINDUSTRIE

Käufer gesucht

☐ Vossloh will für die Kieler Lokfertigung nach eigenem Bekunden bis 2017 einen neuen Eigentümer finden. Bereits in diesem Jahr erfolgt der Umzug der Produktion in das neue Werk Kiel-Suchsdorf. Laut Vossloh wird es zu den innovativsten und leistungsfähigsten Produktionsstätten für Schienenfahrzeuge in Europa zählen. Mit dem neuen Werk, das auf rund 40 Neubauten pro Jahr ausgelegt ist, werden Betriebsabläufe optimiert. So kann die Zeit zwischen Auftragserteilung und Fertigstellung einer Lok von bisher 18 Monate auf neun Monate halbiert werden. Die Kieler Lokfertigung konnte den Umsatz 2015 um 22 Prozent auf 110 Millionen Euro erhöhen. Insgesamt 48 Loks wurden im Berichtsjahr ausgeliefert. Größte Absatzmärkte sind unverändert Deutschland und Frankreich, zunehmend auch Schweden. Auch für 2016 sind die Kieler zuversichtlich und wollen das Servicegeschäft mit Standorten in Süddeutschland sowie in Italien deutlich ausbauen.



FOTO: MARCUS HENSCHEL

■ Reichlich Humor bewies das Team des ICE 40685 am 2. März 2016 in Köln.



FOTO: MATTHIAS KRAUSE

Am 12. Februar 2016 war die für Ferrotract in Frankreich bestimmte G1000 mit der Fabrik-Nummer 5602206/2016 auf Werksprobefahrt. Die G1000 ist seit 2002 im Lieferprogramm und war urspünglich als potentielle Nachfolgerin der V 90 entwickelt worden.


FOTO: PHILIPP HOFFMANN

Als Lz 77868 kamen am 11. März 2016 die Loks 218 831 und 218 838 nach Leipzig zurück. Beide waren zuvor im Elbtal tätig und zogen EC-Züge von Dresden Hauptbahnhof bis Bad Schandau und zurück, da an diesem Tag die Oberleitung abgeschaltet war. Die Loks brachten zwei Schadwagen mit: einen Bpmmbdz 284.1 mit einer 30 Zentimeter großen Flachstelle sowie einen Bpmz der MAV.

TOP UND FLOP

TOP: IRE-Stundentakt

In Baden-Württemberg werden gerade Verkehrsleistungen ausgeschrieben, die bisher im „großen Verkehrsvertrag" mit DB Regio enthalten waren. Neben Ersparnissen für das Land bringt dies auch Verbesserungen für die Fahrgäste, wie zum Beispiel den künftig durchgehenden Stundentakt auf der IRE-Linie Stuttgart – Lindau von etwa 5.30 bis 23.30 Uhr.

FLOP: Pesa-Link für die NEB

Schick anzusehen waren sie, die neuen polnischen Dieseltriebwagen der Niederbarnimer Eisenbahn, die rund um Berlin im Nahverkehr zum Einsatz kommen sollten. Doch der geplante Start ab April 2016 wurde nun verschoben, da die Fahrzeuge in einigen Punkten nicht den Lieferbedingungen entsprachen. Unter anderem sind die Triebwagen zu leicht, so dass das Eisenbahnbundesamt neue, dem Gewicht angepasste Unterlagen anforderte. Die Fahrzeuge gingen zurück zum Hersteller ins polnische Bromberg.


FOTO: JOACHIM SCHMIDT

Die Eisenbahnfreunde Betzdorf haben ihre Dampflok 52 8134 an die ÖGEG verkauft. Sie wurde von 01 533 abgeholt und nach Ampflwang überführt.



FOTO: ROBERT HEINZKE

232 141 passiert mit Seitenkippern, die mit Sand beladen sind, den Feuerlöschteich in Klitten. In der Nähe wird der Sand abgekippt, der für den Neubau der KBS 229 (Knappenrode – Niesky) benötigt wird. Die Loks 231 012 und 232 141 von Wedler Franz Logistik GmbH & Co. KG (WFL) fahren aktuell Schotter- und Sandzüge auf der KBS 229. Die Strecke wird derzeit abgebaut und anschließend zweigleisig sowie elektrifiziert wieder errichtet.



FOTO: MAIK KOPKE

Nachdem die „RailAdventure"-103 222 am 5. März 2016 die traurige Pflicht gehabt hatte, die beschädigten beziehungsweise zerstörten Triebwagen des tragischen Unfalls von Bad Aibling nach Regensburg zu bringen, fuhr sie am 6. März eine weitere Überführung ins Saarland. Sie beförderte dabei mehrere nagelneue MfS-(Materialförder- und Siloeinheit)-Wagen von Regensburg Hbf nach Luisental. Diese gingen von dort aus weiter nach Frankreich. Auf dem Bild passiert der Zug als DbZ 93406 Regensburg Hbf – Luisenthal (Saar) das kleine Örtchen Mittelrot an der KBS 785 zwischen Gaildorf (West) und Fichtenberg.

Am 5. März 2016 kam die frisch aufgearbeitete E 10 1309 wieder zum Einsatz. Sie bespannte einen Überführungszug mit National-Express-Wagen aus dem Ersatzverkehr von Köln nach Delitzsch. Das Foto zeigt den Zug am ehemaligen Posten 103 in Natrup-Hagen bei Osnabrück.



FOTO: STEFAN KLEIN

PRIVATBAHN

Neue Gebrauchte



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

Böse Zungen behaupten, dass die Farben Rot- und Orangemetallic sich beißen. 140 856 ist auf jeden Fall ein besonderer Farbtupfer auf künftigen Eisenbahnfotos. Am Haken hat die E 40 die neue V 90 der „BayernBahn".

☐ Gleich mehrere neue Fahrzeuge wurden im März an die Nördlinger „BayernBahn" übergeben. Während die am 8. März überführte 295 093 nach ihrer notwendigen Hauptuntersuchung hauptsächlich die aktuell eingesetzten V 60 in der Nahbedienung zwischen Nördlingen und Gunzenhausen unterstützen soll, darf man ob eines Einsatzes der beiden von der AKN übernommenen VT 2 E-Triebwagen gespannt sein. Die Doppeltriebwagen VT 2.39 und 2.42 absolvierten ihre letzten Fahrten auf dem Netz der AKN in Schleswig-Holstein im Dezember 2015 und wurden anschließend ausgemustert. Am 19. März überführte man die Triebzüge aus eigener Kraft ins Nördlinger Ries. 140 856 erhielt indes eine eher ungewöhnliche, gewöhnungsbedürftige Neulackierung in Rot- und Orangemetallic, die bereits im Vorfeld für einige Diskussionen sorgte. Direkt altbacken wirkt im Vergleich dazu die nun ebenfalls im Einsatz stehende 151 119, die im Rahmen ihrer Hauptuntersuchung in Neustrelitz ein klassisches Bundesbahn-Grün erhielt und am 24. Februar in Nördlingen eintraf.



FOTO: PHILIPP HOFFMANN

Am 19. März 2016 feierte der Verein „Eisenbahnmuseum Bayerischer Bahnhof zu Leipzig" e. V. (EMBB) die 17. Leipziger Eisenbahntage. Neben 132 158, 202 327 und dem SVT-137 234 der Bauart Leipzig als Gastfahrzeuge, war auch die vereinseigene 52 8154 wieder unter Dampf. Nach dem Anheizen am 18. März stand sie dem MDR-Filmteam für Dreharbeiten zur Serie „Lebensretter" zur Verfügung und konnte in einer besonderen Lichtatmosphäre fotografiert werden.

ZEITREISE

Moderne Elektrotriebwagen statt Diesellok

1975 war Konstanz von deutscher Seite aus noch nicht elektrisch erreichbar. Moderne Dieselloks hatten aber die Dampftraktion bereits abgelöst, als Burkhard Wollny in der Bodenseestadt war.



FOTO: BURKHARD WOLLNY



FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

Der Nahverkehrszug „Seehas" ist ein Aushängeschild des Landkreises Konstanz. Seit über zehn Jahren fahren dort die Schweizer Bundesbahnen mit modernen Flirt-Triebwagen.

Konstanz gehörte noch nie zu den bevorzugten Reisezielen der Eisenbahnfotografen. Eigentlich schade, denn bis zur Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Schwarzwaldbahn Offenburg – Singen – Konstanz und der Gäubahn Stuttgart – Horb – Singen im September 1977 war die gesamte Infrastruktur noch auf den zu Ende gegangenen Dampf- sowie auf den bis dahin bestehenden Dieselbetrieb ausgerichtet. Dies änderte sich mit Aufnahme des elektrischen Bahnbetriebs sehr schnell. Die Umstellung der Nahverkehrszüge auf qualitativ hochwertige SBB-Flirt-Triebwagen führte zu einem Fahrgastzuwachs.
Weitere Vergleichsbilder aus Südbaden sind im neuen Buch „Schienenwege gestern und heute – Zeitreise durch Südbaden" zu finden, das soeben erschienen ist. Namhafte Fotografen wie Gerhard Greß, Herbert Stemmler oder Burkhard Wollny und viele mehr haben in ihren Archiven besondere Bilder ausgegraben. Aktuelle Fotos aus dem Jahr 2015 werden den historischen Ansichten gegenübergestellt und zeigen die gravierenden Veränderungen der Bahnanlagen in den letzten Jahrzehnten. Das 144 Seiten starke Werk mit über 250 Farb- und Sw-Fotos ist bei der Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9 a, 82256 Fürstenfeldbruck, oder in jeder Buchhandlung zum Preis von 24,95 Euro erhältlich.



FOTO: PHILIPP HOFFMANN

■ *Am 5. März 2016 überführte 139 558 von „RailAdventure" elf belgische E-Loks der Baureihe 12 bis Neudietendorf. Am 6. März ging es dann weiter Richtung Tschechien. Die seltene Fuhre wurde in Leipzig-Thekla abgelichtet. Die Reihung der Loks war wie folgt: 1205, 1204, 1208, 1206, 1209, 1207, 1212, 1202, 1210, 1201, 1211.*

STUTTGART 21

Neckar unterquert

□ Die DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH hat beim Bau des Tunnels Obertürkheim (5730 Meter) erstmals den Neckar unterquert. Die hergestellte Tunnelröhre, in der später das Streckengleis Obertürkheim – Hauptbahnhof verlaufen wird, ist die erste Unterquerung des Neckars mit einem Verkehrstunnel überhaupt. Die Röhre ist Teil des Abzweigungsbauwerks Wangen, das aus zwei zweigleisigen Verzweigungsbauwerken besteht und zum Planfeststellungsabschnitt 1.6a „Zuführung Ober-/Untertürkheim" gehört, welcher den neuen Hauptbahnhof mit der vorhandenen Eisenbahninfrastruktur aus Richtung Obertürkheim und Waiblingen sowie mit dem neuen Abstellbahnhof Untertürkheim verbinden wird. Unter dem Neckar werden in verschiedenen Höhen insgesamt vier Röhren aufgefahren. Der Tunnel Obertürkheim besteht aus zwei Röhren (jeweils 5730 Meter lang). Sie werden in bergmännischer Bauweise hergestellt. Ausgehend vom Zwischenangriff Ulmer Straße wurden bisher über 1925 Tunnelmeter aufgefahren.

Quo vadis, Meiningen?



Mit einigen spektakulären Projekten haben sich die Meininger Dampflokspezialisten einen Namen gemacht. Dazu zählt die betriebsfähige Aufarbeitung der 01 150 von 2010 bis 2013. Am 6. September 2011 stand sie wieder auf den eigenen Rädern.

FOTO: STEFAN GROSS

Im letzten großen Dampflokwerk Europas werden die Weichen für die Zukunft gestellt

Die Auftragsbücher des Meininger Kompetenzzentrums sind gleichbleibend gut gefüllt. Und doch soll dort einiges getan werden, um die Attraktivität des einzigartigen Standortes nicht nur zu festigen, sondern noch zu steigern.



Quo vadis, Meiningen?

Es hängt immer irgendwie zwischen Vergangenheit und Zukunft, dieses Dampflokwerk im Südwesten des Thüringer Freistaats, das sein Geld zu etwa 80 Prozent mit der Aufarbeitung historischer Fahrzeugunikate verdient. Es dürfte von allen Werken der Deutschen Bahn AG den höchsten Bekanntheitsgrad besitzen. Es ist Imageträger und schreibt schwarze Zahlen. Das sind die beiden wichtigsten Gründe, warum nach Hartmut Mehdorn, der sich immer zum Dampflokwerk bekannte, auch dessen Nachfolger Dr. Rüdiger Grube fest hinter den Meiningern steht.

Die Deutsche Bahn ist auf das Meininger Werk nicht angewiesen. Gerade einmal zwei Millionen Euro Umsatz machen die Aufträge der Bahn aus, das ist ungefähr ein Fünftel des Meininger Auftragsvolumens. Bahndienstfahrzeuge, beispielsweise die Schneeräumtechnik, werden in

Aufträge der Deutschen Bahn sind rückläufig

Meiningen gewartet. Auch hat die Bahn neue Kirow-Kranzüge geordert, welche in der Auslieferung befindlich sind. Doch wie Werksleiter Jürgen Eichhorn erzählt, sei die Instandhaltung von Kranzügen, traditionell eine Aufgabe des Meininger Werks, längst nicht mehr so groß: „Neue Kräne müssen kaum noch gewartet werden. Und die Unterhaltung wurde beim Hersteller gleich mit eingekauft, so dass zumindest in den ersten 24 Monaten sowieso nichts anfällt. Die Leistung, die von uns für die Deutsche Bahn erbracht wird, wird daher weiterhin rückläufig sein.“ Güterwagen seien inzwischen wieder ein Thema, was jedoch nicht für ihre reguläre Revisionsinstandhaltung gelte, es gehe vorwiegend um die Behebung von Unfallschäden. „Was wir können, ist schwerer Stahlbau, Schweißen, Richten, vielleicht Bohrwerksarbeiten. Im Moment treffen wir Vorbereitungen für die ECM-Zulassung, die ein Güterwageninstandhalter braucht“, sagt Eichhorn. Zweck dieser „Entity in Charge of Maintenance“, so die offizielle Bezeichnung, sind der Nachweis, dass die im Werk instandgesetzten Güterwagen die Werkstore in einem gemäß EU-Verordnung sicheren Betriebszustand verlassen, und die Gewährleistung für ein funktionierendes Instandhaltungssystem.

In den letzten Jahren habe sich wenig im Werk verändert, so Jürgen Eichhorn. Die genutzte Fläche sei unverändert, jedoch sei die Mitarbeiterzahl leicht rückläufig: „Seit dem vergangenen Jahr trifft uns die 63er-Regelung, die vorgezogene Rente, sobald man 45 Arbeitsjahre voll hat. Dieser Beschluss der Regierung haut bei uns schon ziemlich rein. Wir bilden zwar aus und versuchen, Leute zu gewinnen, aber das ist alles nicht mehr so einfach. Unser Werk ist eben nicht so ein Betrieb, wo man sich einfach irgendeinen Schlosser holt.



Mit neuen Radreifen versehen, wartet die Radsatzgruppe der 99 7232 auf den Einbau. Gut ist die exakte Profilierung zu erkennen. Die Maschine soll in Kürze in den Harz zurückkehren.



Die zahlreichen Kleinteile des Fahrwerks werden während der Aufarbeitung wohlsortiert aufbewahrt.



FOTO (3): OLAF HAENSCH

Das Dampflokwerk befasst sich nicht nur mit Lokomotiven, sondern ist häufig auch mit der Aufarbeitung historischer Wagen betraut.

FOTO: UWE HEUBNER

Zu Recht stolz können die Meininger auf den kompletten Neubau für die Molli-Bahn sein. Am 7. Januar 2009 wurde 99 2324 eingeachst.

Manchmal funktioniert das, meistens aber eher nicht. Da sind wir zu speziell, das hier ist keine Bandarbeit. Bei uns passiert jeden Tag etwas Neues, etwas Anderes." Die Erfahrung seiner Mitarbeiter sei das Wichtigste. Auf sie ist Eichhorn besonders stolz.

Bestrebungen seiner Hauptkunden, mit eigenen Werkstätten unabhängig zu werden, bereiten ihm kein Unbehagen: „Wir sind wahrscheinlich die einzigen, die das nicht so kritisch sehen. Es gibt beispielsweise klare Aussagen der Harzer Schmalspurbahn (HSB), dass sie uns auch trotz einer neuen eigenen Werkstatt brauchen werden. Wir werden weiterhin zusammenarbeiten", ist sich Jürgen Eichhorn sicher. Nicht nur, weil eine moderne Werkstatt auch den Meininger Fachkräften selbst nütze, welche regelmäßig die Arbeit der

Intensivierung der Zusammenarbeit

HSB in Wernigerode unterstützen, sehe man das Vorhaben der HSB positiv. Sein Werk sei nicht von heute auf morgen zu ersetzen, so der Betriebsleiter: „Es ist die Aussage der HSB, welche sich mit der anderer Kunden mit eigenen Werkstätten deckt, dass das Wissen in unseren Köpfen und jenes in unserem Zeichnungsarchiv in 20 Jahren nicht aufzuholen ist. Das ist unser Kapital."

Ein Grund für die großen Dampflokbetreiber, die eigenen Werkstätten zu modernisieren, ist die Preisentwicklung, wie Jürgen Eichhorn bestätigen kann: „Ich habe 1997 hier als Fertigungsleiter angefangen. Wir haben seitdem nicht eine Fertigungszeit erhöht. Aber wenn man sieht, dass es jedes Jahr zwischen zweieinhalb- und dreieinhalb Prozent Lohnerhöhung gibt,

PER TIEFLADER IN DIE DAMPFLOKKLINIK

Lange vorbei sind die Zeiten, als noch alle Lokomotiven ihren Ausbesserungswerken auf der Schiene zugeführt wurden. Schmalspurfahrzeuge hat man dazu auf Transportwagen verladen. Der Weg ins Werk oder zurück dauerte einige Tage. Heute geschieht das auf der Straße: Eigentlich paradox, doch eine Überführung per Tieflader ist weit weniger aufwendig, wesentlich schneller und vor allem kostengünstiger. Das Auf- und Abladen dauert jeweils nur etwa 30 Minuten. Die PRESS übernimmt die meisten solcher Transporte in Deutschland.



FOTO: PETER GERCKE

Die Tieflader der PRESS sind für Lokomotiven mehrerer Spurweiten geeignet. Am 8. August 2013 befand sich 99 5902 der HSB unweit Wernigerodes auf dem Weg nach Meiningen.



FOTO: OLAF HAENSCH

Im Dampflokwerk ist vieles Handarbeit. Wenn per Flex einzelne Teile bearbeitet werden, können schon mal die Funken fliegen.



Ein Lager soll ausgedreht werden. Die Lagerschale muss in Flucht gespannt werden.

kann man sich ausrechnen, wie viel das in 20 Jahren ist. Dazu die allgemeine Inflation. Wir gehören zu den teuersten." Zur beständigen Preisentwicklung nach oben kommt eine gewisse Unsicherheit, ob es das Werk immer geben wird. Gesetzt den Fall, dass sich die Bahn etwa nach einem Vorstandswechsel von ihrem Dampflokwerk distanziert, müssten die Hauptkunden, welche besonders darauf angewiesen sind, den Verlust innerhalb kürzester Zeit kompensieren.

Langzeitverträge für mehr Sicherheit

Jürgen Eichhorn nimmt solche Befürchtungen ernst: „Deswegen haben wir allen Hauptkunden einen Zehnjahresvertrag angeboten. Das gibt uns allen langfristige Sicherheit. Einen solchen Kooperationsvertrag haben seit 2014 HSB, Molli, SOEG und PRESS unterschrieben. In Vorbereitung ist ein Vertrag mit der NÖVOG, ebenfalls ein Hauptkunde von uns. Der Vertrag mit den Österreichern ist jetzt auch unterschriftsreif."

Außerdem gibt es Bestrebungen der wichtigsten Kunden, Anteile am Dampflokwerk von der DB AG zu übernehmen. Offizielle Verlautbarungen dazu gibt es noch nicht, befinden sich die Gespräche doch derzeit noch in einem relativ frühen Stadium. Es gehe nicht um eine Veräußerung des Werkes, wie Jürgen Eichhorn erklärt, und die Deutsche Bahn AG poche darauf, Mehrheitseignerin zu bleiben. Die Absicht auch dieser engen Kooperation sei, den Kunden einerseits mehr Sicherheit für einen langen Fortbestand des Werkes bieten zu können und andererseits mehr



FOTO: OLAF HAENSCH

In der Feuerbüchse von 99 7232 werden neue Stehbolzen eingeschweißt.



FOTOS (2): UWE HEUBNER

Sorgfalt ist auch bei der Aufarbeitung von Kesselsicherheitsventilen geboten. Nur im zerlegten Zustand lässt sich der Aufbau der „Ackermänner" einmal detailliert betrachten.

WIEDER UNTER DAMPF: DEUTSCHLANDS ÄLTESTE BETRIEBSFÄHIGE NORMALSPURLOKOMOTIVE

Mit dem Baujahr 1898 ist 91 134 nicht nur die älteste betriebsbereite Normalspurlok in Deutschland, sondern auch die einzige in Mecklenburg-Vorpommern. Als technisches Denkmal genießt die seit 2006 im Eigentum der Mecklenburgischen Eisenbahnfreunde Schwerin befindliche Maschine einen besonderen Status. So konnten für die über 600 000 Euro teure Hauptuntersuchung Fördermittel des Landes und der EU gewonnen werden. Diese waren an die Erstellung eines nachhaltigen Einsatzkonzeptes gebunden. Der Differenzbetrag war durch die Mecklenburgischen Eisenbahnfreunde aufzubringen. Auch die PRESS übernahm einen Teil der Kosten.

Die Aufarbeitung erfolgte von Juni 2015 bis Februar 2016 im Meininger Dampflokwerk. Dabei waren nicht nur größere Teile des Kessels und die Wasserkästen zu ersetzen, sondern auch einige Rahmenrisse zu schweißen. Darüber hinaus wurde das Druckluftläutewerk auf der Rauchkammer gegen eines der Bauart Latowski auf dem Langkessel getauscht und auch die Pfeife sitzt nun wieder an ihrem ursprünglichen Platz auf dem Führerhausdach. Ein neuer Anschluss für Wasserschläuche erleichtert künftig das Wassernehmen.

Die im Elsass gebaute preußische T9[2] trug von 1925 bis 1929 die Nummer 91 048, bevor die DRG sie an die Braunschweigische Landeseisenbahn verkaufte. Mit deren Verstaatlichung kam sie 1938 mit der Nummer 91 134 wieder zur Reichsbahn. Nach jahrelangen Rangierdiensten in Schwerin, Neuruppin und Rostock erfolgte im Juli 1965 ihre Abstellung. 1972 übernahm sie das Verkehrsmuseum Dresden. 1991 wurde sie betriebsfähig aufgearbeitet und fuhr zunächst bis 1999.

Zuletzt war 91 134 von 2009 bis 2012 im Einsatz. Die Kesselfrist konnte damals nicht verlängert werden.

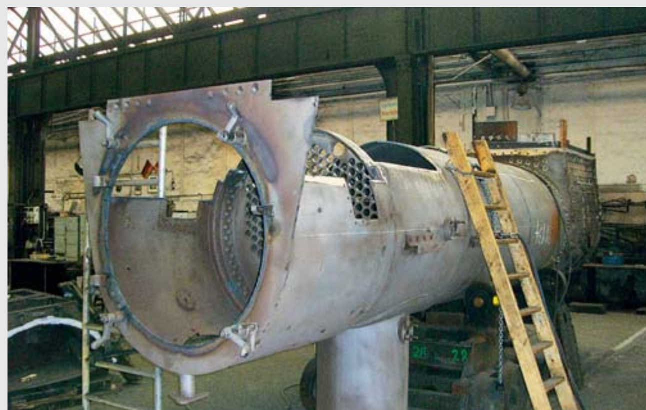


FOTO: FRANK REISSIG

Vor allem umfangreiche Arbeiten am Kessel waren notwendig, um die Betriebsfähigkeit von 91 134 wieder herzustellen.



FOTO: UWE HEUBNER

Am 14. Januar 2016 war die Lokomotive wieder fahrtüchtig, so dass die Dampfmaschine indiziert werden konnte.



FOTO: HOLGER DROSDECK

Die Überführung in die Schweriner Heimat erfolgte vom 16. bis zum 18. Februar 2016. Die PRESS nutzte die Gelegenheit, um am 17. Februar gemeinsam mit 86 1333 einige Fotozüge im Erzgebirge zu bespannen. Am 15. März wurden in Schwerin noch einige Garantiearbeiten durch Mitarbeiter des Dampflokwerks durchgeführt.



FOTO: UWE HEUBNER



FOTO: OLAF HAENSCH

Zum 100. Geburtstag des Werkes unterzeichneten der Meininger Bürgermeister Fabian Giesder, der Thüringer Minister Christian Carius, der Thüringer Staatssekretär Jochen Staschewski und der Vorstandsvorsitzende der DB AG Dr. Rüdiger Grube (v.l.) 2014 eine Absichtserklärung, die ehemalige Werkskantine (Bild darunter) zu einer Dampflok-Erlebniswelt umzubauen.

Sicherheit für die weitere Auftragsvergabe nach Meiningen zu schaffen. Außerdem könnten die Kunden so einen gewissen Einfluss auf die geschäftliche Entwicklung des Werkes nehmen und es könne auch etwas gegen die ständig steigenden Preise getan werden. Es sei noch längst nichts festgeschrieben, doch habe die Werksleitung die Belegschaft über die Verhandlungen informiert, ebenso den Betriebsrat.

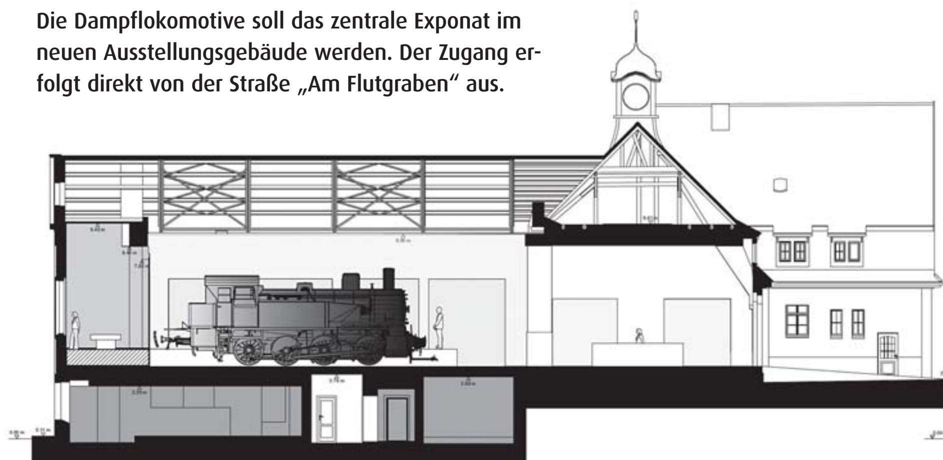
Auch die Stadt Meiningen, für welche das Dampflokwerk nicht nur eine bedeutende Attraktion, sondern auch ein wichtiger Wirtschaftsfaktor ist, hat große Pläne: Nicht nur um den Tourismus zu fördern, soll in der ehemaligen, heute leerstehenden Kantine, die früher 2000 Werktätige versorgte, eine einzigartige Ausstellung entstehen. Als zentrales Ausstellungsobjekt soll eine Dampflokomotive dienen, deren eine Hälfte vollständig und die andere in einzelnen Komponenten gezeigt werden soll. Von ihr ausgehend soll den Besuchern das Bauen, Reparieren, Betreiben und Bedienen der antiquierten Technik nähergebracht sowie der Bezug zum Dampflokwerk hergestellt werden. Längst gehört das Wissen um die Funktionsweise von Dampflokomotiven, ohne welche es im 19. und 20. Jahrhundert keine Eisenbahn gegeben hätte, nicht mehr zur Allgemeinbildung. Eine Aufgabe der Ausstellung soll daher sein, solches Wissen zu erhalten und, multimedial aufbereitet, zu veranschaulichen.

Ehrgeiziges Projekt: „Erlebniswelt Dampflok“

Die Stadt Meiningen hat das ehemalige Kantinengebäude für einen symbolischen Betrag bereits von der DB AG erworben. Außerdem ist die Stadt in Vorleistung gegangen und hat ein Ausstellungskonzept erarbeiten lassen. Ein Planungsbüro in Nordrhein-Westfalen beabsichtigte zunächst, eine Dampflokomotive auszustellen und über drei Etagen von außen begehbar zu machen. Zwischenzeitlich erfolgte jedoch ein Wechsel zu anderen Ausstellungsplanern: der Stuttgarter Firma „jangled nerves“. Zu den Projekten des vielfach ausgezeichneten Planungsbüros gehörten beispielsweise die Gestaltungen von Automobil-Museen, des Richard-Wagner-Museums in Bayreuth, des Ruhr-Museums der Zeche Zollverein, des Besucherzentrums des Europäischen Parlaments sowie internationale Messeauftritte von Automobilherstellern. „Der Dampflokverein, der ebenfalls involviert ist, und wir als Dampflokwerk haben den Wechsel abgelehnt, aber die Entscheidung war demokratisch“, wie Eichhorn kommentiert.

Die Stuttgarter Planer möchten die Dampflokomotive nun in mehrere Ebenen aufgeschnitten präsentieren und begehbar machen. „Eine Dampflok fasziniert jeden: archaische Technik und Emotion. Allerdings bleiben sowohl technische als auch zeitgeschichtliche Wahrnehmungsebenen hinter der Außenhülle verborgen. Der Besucher ahnt sie, erlebt sie aber nicht.

Die Dampflokomotive soll das zentrale Exponat im neuen Ausstellungsgebäude werden. Der Zugang erfolgt direkt von der Straße „Am Flutgraben“ aus.



Die ‚Analyse', also die Zerlegung der Lok in einzelne Bauteile, ermöglicht es, Technik und Geschichte direkt am Großexponat zu erleben. Durch die Symmetrie bietet das Exponat sowohl eine vollständige als auch eine zerlegte Sichtweise", heißt es im Konzept. Die einzelnen Ebenen sollen mit Medien, Grafiken und Interaktionen überlagert werden. Dazwischengesetzte Plattformen („Bahnsteige") bieten differenzierte Perspektiven. Mit Licht- und Geräuscheffekten sowie künstlich erzeugtem Dampf sollen die Sinne angesprochen werden.

In der unteren Etage sollen wechselnde Sonderausstellungen stattfinden. Dort sind auch Räumlichkeiten für Schulungen und Veranstaltungen geplant. Ein kleiner Museumsshop und ein Museumscafé sollen die Ausstellung ergänzen.

Rüdiger Grube stellte bereits 2014 in Aussicht, das Projekt mit einer Lokomotive aus dem Fundus des DB-Museums unterstützen zu wollen. Mit ihrer Größe und ihrem Gewicht sowie einem äußerst desolaten Zustand erschien die damals bereits im Dampflokwerk befindliche 92 739 geeignet. Als im Februar 2016 öffentlich bekannt wurde, dass die preußische T 13 aufgeschnitten werden solle, stellten sich zahlreiche Dampflokfreunde sogleich im Internet entschieden gegen das Projekt, teils mit drastischen Formulierungen und auf niedrigstem Niveau, häufig ohne jedoch Kenntnisse über den Zustand der Lokomotive und die Meininger Pläne zu haben. Jürgen Eichhorn stellt klar: „Es ist nicht ein einfaches Zerschneiden und Verschrotten

92739: fast vollständige Restaurierung notwendig

der anderen Hälfte, wie es leichtfertig geäußert wurde. Man kann davon ausgehen, dass auch für diese Art der Ausstellung die halbe Lok neu gebaut werden muss. Nur ein Teil des Rahmens, die Radsätze und vielleicht der Kessel sind noch verwendbar, der Rest muss neu werden. Das, was im Internet bar jeder Kenntnis daraus gemacht wurde, tut mir zum Teil in der Seele weh. Freilich ist eine 92 keine Allerweltslok, aber wir können sie so auch der Nachwelt erhalten. Wir haben in Deutschland Dampfloks in riesiger Zahl, die herumstehen und langsam zerfallen. Unser Projekt ist etwas Neuartiges. Das sollte man nicht gleich verteufeln."



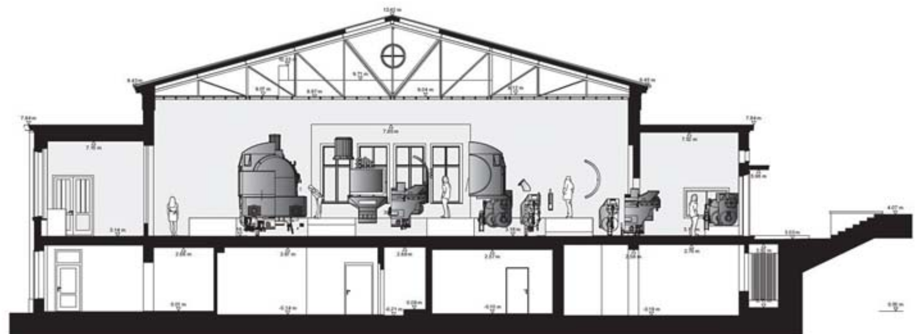
Multimediale Installationen sollen die Ausstellung lebendig machen und zur Interaktion einladen. Die Besucher sollen erleben können, was sonst verborgen bleibt.



GRAFIKEN (4): JANGLED NERVES GMBH/STADT MEININGEN

Der Führerstand der Dampflokomotive soll begehbar sein, so dass sich auch die Bedienung der historischen Technik in ihrer Komplexität nachvollziehen lässt.

Selbst wenn der unwahrscheinliche Fall eintreten würde und sich ein zahlungskräftiger Verein oder eine Privatperson um die vollständige Restaurierung der (unzerschnittenen) Maschine bemühte, müsste die im fortgeschrittenen Zerfallsstadium befindliche Lokomotive fast vollständig neu gebaut werden. Alle aus dünnen Blechen bestehenden Teile sind nur noch Schrott. Selbst der zwölf Millimeter starke, genietete Blechrahmen ist, vor allem im hinteren Teil, völlig marode.



Die Räume unter dem Ausstellungssaal sollen beispielsweise für wechselnde Präsentationen, Veranstaltungen und Schulungen genutzt werden.



Im Frühjahr 2014 befand sich 92 739, welche für die Ausstellung verwendet werden soll, zur Begutachtung in der großen Richthalle. Die Lok war bereits so verfallen, dass selbst der Zwölf-Millimeter-Blechrahmen Schäden zeigte, welche die Stabilität beeinträchtigten. Auch die Zylinder wiesen größere Schäden auf.

Die Meininger Ausstellung mit dem Arbeitstitel „Erlebniswelt Dampflok" ist eine Chance, die Maschine wieder in einen vorzeigbaren Zustand zu bringen und sie zu erhalten, auch wenn die Art und Weise sicher nicht jedem gefallen dürfte. Immerhin: Es gibt mit der Dresdner 92 503, der 92 638 der Museumseisenbahn Minden und der Denkmallok TKp1-46 im polnischen Bydgoszcz noch drei weitere T 13. Und dass tatsächlich auch der Rahmen, der die Grundlage für alle denkbaren Wiederaufbauoptionen ist, zerschnitten wird, ist noch längst nicht sicher.

Eichhorn wurde für das Projekt auch persönlich angefeindet, selbst mit empörten Anrufern musste sich der Werksleiter auseinandersetzen – zu Unrecht, wie er meint: „Die Stadt plant das und wird die Erlebniswelt auch betreiben. Wir stehen ihr jetzt und auch später beratend zur Seite

Ungewöhnliche Einblicke in eine Dampflok

und werden den Auftrag, die Exponate entsprechend aufzubereiten, abwickeln. Ansonsten sind wir aber außen vor." Nach anfänglicher Skepsis gegenüber dem Stuttgarter Konzept sieht Eichhorn darin aber



Nur die massiven Teile sind teilweise noch zu retten. Von der Kesselverkleidung waren 2014 nur noch Fragmente vorhanden.



FOTO: OLAF HAENSCH

Auch das Führerhaus zeigt sich stark zerfressen und erneuerungsbedürftig.

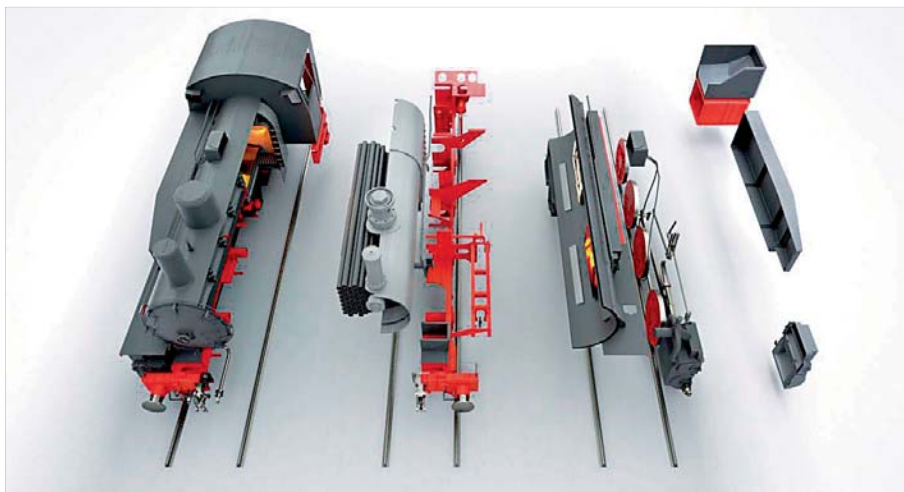


FOTOS (4): UWE HEUBNER

Dezember 2013: Die im Meininger Werk eingetroffene preußische T 13 ist nur dem Anschein nach halbwegs gut erhalten, tatsächlich jedoch kaum mehr als ein Torso.

inzwischen eine große Chance: „Wir haben im Jahr mehr als 20 000 Besucher. Auf diese Weise gestattet man Kindern und mit der Technik nicht so vertrauten Menschen Einblicke in eine Dampflok, die sie sonst nie haben werden. Das Projekt ist außergewöhnlich. Und es wird irgendjemandem, wer auch immer das sein mag, schwerer fallen, dem Werk etwas Schlechtes zu tun, wenn es diese Ausstellung gibt. Die gibt es nur mit uns. Wenn sieben Millionen Euro Fördermittel des Landes Thüringen hineinfließen, wird auch das Land dahinterstehen."

Mit vorbereitenden Arbeiten am Kantinengebäude ist bereits begonnen worden. Der eigentliche Beginn des umfangreichen Umbaus ist für den Herbst 2016 geplant. Die Eröffnung könnte bereits im nächsten Jahr stattfinden. Dem Meininger Dampflokwerk, diesem einzigartigen Zentrum für die Erhaltung von Dampflokomotiven und anderer historischer Fahrzeuge, und seinen Auftraggebern ist zu wünschen, dass alle Bemühungen, den Bestand langfristig zu sichern, Früchte tragen werden. Die große Vielfalt von derzeit etwa 190 betriebsfähigen Dampflokomotiven in Deutschland hätte ohne das Dampflokwerk Meiningen kaum Bestand. Eine sichere Zukunft des Werkes kommt daher insbesondere all jenen zugute, die sich an einer lebendigen Eisenbahnkultur erfreuen und diese auch für nachfolgende Generationen erhalten wollen. □ *Olaf Haensch*



GRAFIK: JANGLED NERVES GMBH/STADT MEININGEN

Das Ausstellungskonzept sieht die teilzerlegte Präsentation der Dampflokomotive vor. Die tatsächliche Umsetzung ist noch offen. Denkbar ist auch, den Rahmen unangetastet zu lassen.



FOTO: OLAF HAENSCH

Der Werksleiter Jürgen Eichhorn in seinem Büro: Der Fortbestand des Dampflokwerks liegt ihm sehr am Herzen.

THÜRINGER EISENBAHN-HIGHLIGHT: DIE MEININGER DAMPFLOKTAGE

Jedes Jahr im Spätsommer geben sich erfahrene Dampflokmänner mit ihren altbewährten Maschinen, tausende Besucher und Händler aller Couleur im Dampflokwerk ein Stelldichein. Sonderzugveranstalter nutzen die Gelegenheit erfolgreich für Fahrten in das Werk, teilweise von weit her. Auch die Betreiber historischer Fahrzeuge wissen um den Stellenwert der bereits seit 1995 jährlich stattfindenden Veranstaltung. So wurden im letzten Jahr beispielsweise die nach langer Abstellung frisch aufgearbeitete 01 519 der Eisenbahnfreunde Zollernbahn und auch die in großer Eile wieder dem DR-Zustand angeglichene 86 333 als Neuerwerbung der Pressnitztalbahn (PRESS) erstmals dem interessierten Publikum präsentiert.

Die nächsten Meininger Dampfloktage sind für den 3. und 4. September 2016 geplant. Wie immer kann neben einer großen Lokausstellung mit unter Dampf stehenden Maschinen auch das Werk besichtigt werden.



Gleich drei betriebsfähige 01^5 waren im September 2015 vertreten. Solche Treffen machen die Dampfloktage besonders.

FOTO: SASCHA DUWE

Gute Nacht

Am 2. Juli 2015 konnte 371 002 mit dem CNL 456 „Kopernikus“ (Prag – Amsterdam) vor der Altstadtkulisse von Pirna aufgenommen werden.

„Reisen Sie mit dem CityNightLine entspannt durch die Nacht und starten Sie Ihre Entspannungstour direkt am Morgen.“ Dieser passende Werbespruch gilt nur noch bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016. Dann endet eine große Tradition der Bahn in Deutschland.

Innerhalb Deutschlands schon ab 39 Euro im Liegewagen und in Europa pro Strecke ab 49 Euro: Im Dezember 2015 startete die Bahn eine letzte Werbe-Offensive, um die Fahrt durch die Nacht für Reisende attraktiv zu gestalten und das verbliebene Angebot am Markt besser zu positionieren. Seitdem gibt es auch mehr Platz: Die Belegung wurde von sechs auf fünf Personen im ehemaligen Sechser-Liegewagenabteil gesenkt und überdies das Sitzplatzangebot mit ange-



Gerade mal drei Pkw kamen am 15. April 2015 mit dem EN 490 der ÖBB aus Wien nach Hamburg-Altona. Leichtes Spiel für 362 574.



Der Talgo bot Luxus auf Rädern: Dusche, Toilette im Abteil und Frühstücksbuffet. Nach 16 Einsatzjahren wurden die Züge abgestellt.

kuppelten IC-Wagen erhöht. Dies war ein letzter Versuch.

Heute kann man die Produktbezeichnung „CityNightLine“ (CNL) an den weiß/rot lackierten Wagen für den Nachtzugverkehr der DB AG nur noch erahnen. Der einprägsame Name wurde bereits Buchstabe für Buchstabe entfernt, denn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 geht eine Ära bei der Bahn in Deutschland zu Ende. Der DB AG-Nachtzug verabschiedet sich von den Gleisen in Europa. Aber nicht nur beim Nachtzug wird das Signal auf „Hp 0“ gestellt. Schon Ende Oktober heißt es auf den beiden verbliebenen DB Autozugverbindungen Hamburg-Altona – Lörrach und München Ost – Hamburg-Altona „Tschüss“ sagen. „Bequem über Nacht reisen mit dem Fahrzeug im Gepäck“, wie es einmal hieß, das endet am Morgen des 31. Oktober 2016 in Hamburg nach Ankunft des AZ 1498. Wenn das letzte Auto über die scheppernden Bleche der Wagenübergänge sowie der Auffahr-Rampe den Bahnsteig in Altona verlassen hat, verschwindet ein kleines, aber feines Produkt.

„Ausgeschlafene reisen nachts“, war mal ein einprägsamer Slogan. Die „Zeit“ vom 13. November 1992 berichtete gar von einem Rekord bei der DB: 1991 seien erstmals über zwei Millionen Fahrgäste schlafend ans Ziel gebracht worden. Dagmar Haase, damalige Geschäftsführerin der Deutschen Service-Gesellschaft der Bahn mbH (DSG), durfte sich mit einem klangvollen Namen schmücken: „Erfolgreichste Hotelchefin des Jahres“.

Den Nachtverkehr weiter attraktiv und zugleich wirtschaftlich zu gestalten, war ausdrückliches Anliegen in den letzten Jahren von DB und DR. DB-Vorstandsmitglied Hemjö Klein ließ sich im April 1992 einen Talgo-Nachtzug präsentieren, und mit dem Markennamen „InterCityNight“ (ICN) startete am 29. Mai 1994 eine neue Epoche bei der Nachtreise der DB AG. In der damals aktuellen Interregio-Lackierung wurde der Zugtyp mit Einzelachslaufwerken aus spanischer Produktion zwischen Berlin und Bonn-Bad Godesberg sowie aus der Hauptstadt nach München in Betrieb genommen.

Dass der Nachtzug kein Spielfeld für leicht verdientes Geld ist, bewies die im Sommer 1992 gegründete Hotelzug-Liaison „CityNightLine“ von SBB, ÖBB und DB. Die ÖBB warfen bereits zum Fahrplanwechsel am 29. September 1996 das Handtuch. Der CNL des Gemeinschaftsunternehmens „D-A-CH-Hotelzug AG“ sei das „Synonym für ein deutschsprachiges Klein-Europa im Schienen-Nachtreiseverkehr“, so die Handelszeitung vom 11. Juli 1996. Er brachte nicht den erhofften schnellen Gewinn. Das Pionierunternehmen war schlicht unterkapitalisiert.



Mit der nachtblauen Lackierung und der gelben Aufschrift wirkten die Wagen der „DACH Hotelzug AG“ hochwertig und einladend. Hier der CNL aus Amsterdam in Frankfurt am 21. April 2004.

Am Ende bleibt „CityNightLine“ bei der DB AG hängen

Für den Fahrgast gab es in dem bis zu 200 km/h schnellen Wagenpark jedoch ungewohnten Komfort: Zwischen Einzel-, Doppel- und Familien-Abteil in neu konstruierten, 26,9 Meter langen Doppelstock-Schlafwagen konnte der Kunde je nach Portemonnaie und Bedarf wählen. Die Waggons waren eine Gemeinschaftsentwicklung von Schindler-Waggon, SGP-Verkehrstechnik und Talbot. Die Abteile im oberen Stock besaßen gar Dusche und WC. Die neuen Ruhesessel-Wagen entstanden aus ehemaligen DB-Liegewagen, und als Lounge- und Service-Wagen dienten bei der PFA in Weiden umgebaute DR-Komfortwagen (siehe MEB 4/2016).

CNL, bekannt durch die nachtblauen Wagen mit gelbem Mond, wurde nach dem Ausstieg der SBB im Jahr 2000 zu einer 100-prozentigen Tochter von DB Fernverkehr und DB Autozug betrieben.

Bereits 1998 wurde das Nachtzuggeschäft der DB AG mit den Zuggattungen EuroNight (EN) und Urlaubsexpress (UEx) von der DB Fernverkehr in die DB AutoZug mit Sitz in Dortmund ausgelagert.

Trotz Billigfliegern und dem Ausbau des internationalen Hochgeschwindigkeitsnetzes wollte die DB AG den geänderten Anforderungen des Marktes gerecht werden. Der Nachtreiseverkehr sollte als Ergänzung zum Hochgeschwindigkeitsnetz auf langen Distanzen (bis 1500 Kilometer)





Traumhafte Aussichten auf den Sternenhimmel: Der Dosto-Schlafwagen mit Dusche und Toilette im Oberdeck. Am 29. November 2007 präsentierte die Bahn im Berliner Hbf das neue CNL-Konzept, mit neuer Lackierung und neuem Logo.



Mit einer attraktiven Lackierung sollte der CNL hochwertigen Eindruck vermitteln. Das Programm wurde unvollständig umgesetzt.



Deutliche Einschränkungen im CNL-Netz ab 15. Dezember 2014: Auch der CNL 473/472 war betroffen.



Immer wieder versuchte die DB AG, wie hier im Januar 2007 in Berlin-Lichtenberg, mit speziellen Aktionen das Nachtzug-Angebot zu fördern.

etabliert werden. Mit einer neuen Struktur wollte man auf unternehmerischer Seite das Thema begleiten. Der Nachtverkehr wurde wieder neu geordnet und DB NachtZug ab dem 30. Mai 1999 eine Dienstleistung der DB AutoZug. Der Talgo-ICN fuhr nun als NZ, der CNL behielt seinen Namen.

Der Nachtzug scheitert auch an neuem Reiseverhalten

Der erhoffte wirtschaftliche Erfolg stellte sich dennoch nicht ein. Am 12. Dezember 2009 fuhr der letzte Talgo. Nach 16 Jahren im Einsatz wurde dieser Zugtyp auf das Abstellgleis geschoben. „Um 30 Prozent sei die Nachfrage für Nachtzüge in den letzten zehn Jahren gesunken, allein die drei deutschen Verbindungen nach Paris hätten 2013 ein Defizit von zwölf Millionen Euro verbucht", schrieb der Tagesspiegel am 9. Dezember 2014.

Miet- und Carsharing-Angebote in den Zielgebieten, Fernbusse, attraktive Hotelangebote aber auch andere Schlafgewohnheiten hatten großen Einfluss auf die Buchungsgewohnheiten der Kunden.

Nach dem Aus für die Doppelstock-Schlaf- und die Restaurantwagen reduzierte sich die Attraktivität des CNL weiter. Auch bei der Autoverladung wurden beim Wagenmaterial die anstehenden Hauptuntersuchungen dem Rotstift geopfert. Hohe betriebliche Aufwendungen für die Terminals sowie die Be- und Entladung haben das Ziel zumindest einer schwarzen Null nicht erreichen lassen.

Nach dem Rückzug der ÖBB vom CNL vor 20 Jahren gibt es derzeit wieder ernsthafte Gespräche mit der DB AG, die eine Übernahme von Nachtzugverbindungen und Wagenmaterial durch die ÖBB zum Ziel haben. Den ÖBB ist es nach eigenen Angaben gelungen, mit der Kopplung von Nacht- und Autoreisezügen beiden Nischenprodukten eine gewisse wirtschaftliche Basis zu ermöglichen. Die Österreicher sind mit 6000 Autozügen pro Jahr europaweit der größte Anbieter.

Dennoch kann man auch künftig vereinzelt noch bequem auf deutschen Gleisen in der Nacht unterwegs sein. So bietet die russische RZD mit dem Nachtzug Paris – Berlin – Moskau und den für Juni 2016 avisierten Talgo von Berlin nach Moskau ausgezeichnetes Flair für ein ausgeruhtes Ankommen.

Wer etwas gegen die Einstellung der CNL-Züge tun möchte, kann eine Online-Petition unter https://weact.campact.de/petitions/rettet-die-nacht-und-autozuge-1 unterzeichnen. ☐ *Jürgen Metzeler*



Besonderer Service für die Gäste, einst normal im CNL und Nachtzug, heute bei der RZD zwischen Moskau und Paris erlebbar.



FOTOS (10): JÜRGEN METZELER

Das Gefühl, willkommen zu sein, vermittelt einem das Personal des RZD-Nachtzuges „Moskau – Berlin – Paris" schon vor der Abfahrt.

Auf Weltreise

Julian Holland: Die spektakulärsten Eisenbahnreisen der Welt. National Geographic, Hamburg 2015. ISBN 978-3866904477, 304 Seiten, zahlreiche Farbabb.; Preis: 39,99 Euro.



Ob der Superlativ im Buchtitel gerechtfertigt ist, muss jeder Leser am Ende für sich selbst entscheiden. Wer das Buch mit europäischer Brille liest, wird sicher den ein oder anderen Einspruch erheben. Schlägt man das Buch auf und liest die Inhaltsangabe, findet man viele jener Bahnen, die es immer mal wieder sogar in die Nicht-Fachpresse oder gar ins Fernsehen schaffen: In Europa zählen sicher die Albulabahn oder die Flåmbahn in Norwegen zu den spektakulärsten Bahnen. Manch andere beschriebene Bahn dürfte der britischen Herkunft des Autors geschuldet sein. Das Buch ist ein netter Schmöker, um an einem verregneten Tag auf der Couch auf Eisenbahn-Weltreise zu gehen. Mehr aber auch nicht. Insgesamt kommen alle vorgestellten Bahnen ein wenig zu kurz. Die Bildauswahl ist ambivalent. Es gibt spektakuläre Aufnahmen, aber zahlreiche Bilder wirken ein wenig beliebig. Man merkt, dass der Autor sich reichlich Agenturmaterial beschaffte und offensichtlich nicht selbst vor Ort war. Auch die Bildbearbeitung ist verbesserungswürdig. Schön ist, dass es zu jeder Strecke eine Karte gibt. Die Texte sind ordentlich, wiederholen sich inhaltlich jedoch schnell und berühren kaum. *al*

Fazit:* *Nur bedingt empfehlenswert

Ein Stück Bahnhofskultur

Mario Schulze: Bahnhöfe auf historischen Ansichtskarten, Band 1: Sachsen-Anhalt. Herdam Verlag, Gernrode 2016. ISBN 978-3-933178-34-3, 152 Seiten, 287 Farbabbildungen; Preis: 29,80 Euro.

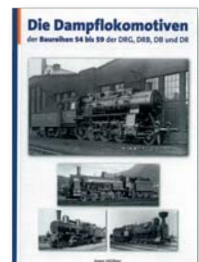


Eine Seite, eine Ansichtskarte, eine Landkarte, ein Bahnhof: Mit Hilfe dieses Grundkonzeptes und etwas Fantasie kann sich der Leser des Büchleins auf eine Entdeckungsreise durch Sachsen-Anhalt zwischen 1898 und 1945 begeben, als Bahnstrecken noch fast jedes Dorf an die große, weite Welt anschlossen. Nicht nur die Bahnhöfe sterben aus, Gleiches gilt für die klassischen Ansichtskarten. So setzt die Neuerscheinung, die Auftakt zu einer ganzen Reihe sein soll, beidem zugleich ein Denkmal. Nach Regionen gegliedert und liebevoll gestaltet, liefert das Werk in kompakter Form die Geschichte zu Bahnhöfen wie Raguhn, Sandau (Elbe), Kalbe (Milde) oder Lutherstadt Wittenberg. *oh*

Fazit:* *Bahnhofsgeschichte(n), lebendig geschrieben

Statistikers Freude

Ingo Hütter: Die Dampflokomotiven der Baureihen 54 bis 59 der DRG, DRB, DB und DR. DGEG Medien, Werl 2015. ISBN 978-3937189857, 544 Seiten, zahlreiche Schwarzweißabbildungen und Tabellen; Preis: 54,80 Euro.



544 Seiten. Großformat. Mehr als zwei Kilogramm Gewicht. Allein die Statistik zur preußischen G 8.1 (55.25-56) nimmt 71 Seiten ein, unterbrochen von eingestreuten Schwarzweiß-Fotos, welche die Loks aber in der Regel auch nur stehend zeigen, selten mit Zug und praktisch nie in Landschaft. Eine Gute-Nacht-Lektüre ist dieses Werk nicht. Eher etwas für Hartgesottene. Die aber werden ihre Freude haben, denn wer wirklich Bescheid wissen will über eine Baureihe, wann eine bestimmte Lokomotive aus der Fabrikhalle rollte und wann sie das Zeitliche segnete, dem wird hier geholfen. Die einzelnen Baureihen sind in Kapitel eingeteilt und jeweils zu Beginn findet der Leser eine informative Kurzbeschreibung des Loktyps. *al*

Fazit:* *Für Lokstatistiker ein Muss

Von Saxonia bis zur S-Bahn

Volkmar Haak: Von Saxonia bis zur S-Bahn – Die Geschichte der Eisenbahn im Altenburger Land. Steffen-Sell-Heimat-Verlag, Altenburg 2015. ISBN 978-3-938777-31-2, 112 Seiten, zahlreiche Abbildungen; Preis: 19,80 Euro.



Altenburg, südlich von Leipzig, ist seit 1842 an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Damit begann das neue Zeitalter in der Stadt schon deutlich früher als in anderen Regionen Deutschlands. Die Geschichte und Entwicklung der Eisenbahn, insbesondere in der Frühzeit, hat der Autor Volkmar Haak gründlich aufgearbeitet und mit vielen guten Zeichnungen, Karten und Fotos illustriert. Das Buch ist sozusagen das Standardwerk zur Eisenbahngeschichte in der Region. Ein wenig schade ist, dass im Inhaltsverzeichnis die lange Zeit zwischen 1842 und 2014 nicht weiter untergliedert ist, so dass man im Falle einer bestimmten Suche die 108 Seiten seitenweise durchblättern muss. Der Inhalt entschädigt aber die Mühen, denn der Text ist zwar knapp gehalten, aber sehr gut lesbar. Alle wichtigen geschichtlichen Ereignisse in Bezug auf die Eisenbahn haben Eingang in das Buch gefunden. Ergänzt wird die Geschichte mit einer Übersicht der Lokstationierungen von 1955 bis 1980. Hier wäre es noch schön gewesen, wenn man einen Überblick über die Fahrzeuge in der Zeit von 1942 bis 1955 bekommen hätte. Die Chronik ist empfehlenswert, da sie auch ortsfremden Bahnfreunden einen Einblick in die mehr als 170-jährige Eisenbahngeschichte bietet. *kf*

Fazit:* *Basiswerk zur Eisenbahn im Altenburger Land



Stilecht mit rotem Stern auf der Rauchkammer und beeindruckender Qualmwolke kommt die ehemalige 52 7447 um die Kurve. Fans der einzigartigen Lokomotive können aufatmen. Die aktuelle Abstellung soll nur temporär sein.

Die ölgefeuerte Kriegslokomotive 555.3008 aus Bratislava nahm vorübergehend ihren Abschied von der Bühne.

Mazutkas letzter Einsatz

Mit eindrucksvollen Fotozügen verabschiedete sich die ölgefeuerte 555.3008, die in der slowakischen Hauptstadt Bratislava zu Hause ist, Ende Februar 2016 zumindest vorläufig aus dem Museumsdienst. Noch einmal bespannte die ehemalige Kriegslokomotive der Baureihe 52 für Filmer und Fotografen stilechte Güterzüge auf den bergigen Strecken im Grenzgebiet zwischen der Slowakei und Tschechien. Mit Ablauf der Fristen im April wird die Lokomotive vorläufig abgestellt. Sie soll aber nach der Ausführung verschiedener Arbeiten in absehbarer Zeit wieder in Betrieb genommen werden.

Die Tschechoslowakischen Staatseisenbahnen ČSD bauten im Jahr 1963 insgesamt 199 Lokomotiven der ehemaligen deutschen Baureihe 52 von Kohle auf Ölhauptfeuerung um. Die Heizer sollten dadurch von der schweren körperlichen Arbeit entlastet werden. Die Ölfeuerung steigerte die Leistung der Maschinen um rund 20 bis 25 Prozent. Zudem wollten die verantwortlichen Techniker die Brandgefahr durch Funkenflug entlang der Strecken beseitigen. Auffälligstes Merkmal der Öl-Lokomotiven, die den Spitznamen

„Mazutka“ erhielten, wurde der Brennstofftank auf dem Wannentender. Nach ihrem Umbau kamen die Maschinen als Baureihe 555.3 im schweren Güterzugdienst bei den Bahnbetriebswerken Kralupy nad Vltavou, Zdice, Brno-Maloměřice und Bratislava-Východ zum Einsatz. Doch die ersten Erfahrungen mit den Loks waren nicht die Besten: Die Ölfeuerung bedeutete eine erhöhte thermische Belastung für die Kessel und Feuerbüchsen. Häufig traten Schäden auf. Die Ölkrise Anfang der 1970er-Jahre tat ihr Übriges hinzu. Schließlich wurden die Lokomotiven schon 1973 alle wieder abgestellt.

Traurige Berühmtheit erlangten die ölgefeuerten Kriegslokomotiven in der damaligen Tschechoslowakei Mitte der 1960er-Jahre: Innerhalb von etwas mehr als zwei Jahren explodierten bei drei Lokomotiven die Kessel. Den Beginn der Unglücksserie markierte 555.3277, deren Dampferzeuger am 5. Februar 1964 nach der Durchfahrt des Bahnhofs Sládkovičovo in die Luft ging. Am 11. November 1965 traf es 555.3280. Schließlich ereignete sich am 12. Mai 1966 eine dritte Kesselexplosion, diesmal ereilte das Schicksal 555.3231. Alle drei Lokomotiven wurden bei den Unglücksfällen vollständig zerstört. Die Kessel wurden jeweils vom Fahrwerk abgerissen und flogen viele Meter weit durch die Luft. Heizer und Lokführer der Unglückslokomotiven starben alle – bis auf einen Heizer, der schwer verletzt überlebte. Als Unglücksursache wurde in allen drei Fällen Wassermangel im Kessel aufgrund von verstopften Wasserstandsanzeigern oder Unachtsamkeit seitens der Personale festgestellt.

Unglücksserie in den 1960er-Jahren

Heute erinnert 555.3008 vom Museumsdepot Bratislava-Východ an die Zeit der ölgefeuerten Kriegslokomotiven. Die eindrucksvolle Maschine wurde im Jahr 1943 von der Firma Škoda gebaut und von der Deutschen Reichsbahn als 52 7447 in Dienst gestellt. Nach jahrelanger Aufarbeitung war die Lokomotive 2011 wieder in Betrieb gegangen. ☐

Markus Hehl/al



FOTO: CHRISTIAN SPILLER

Am 22. Februar, kurz nach Sonnenaufgang, dampfte 555.3008 mit gewaltigen Rauchschwaden an mehreren altösterreichischen Formsignalen des tschechischen Bahnhofs Nemotice vorbei.

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE“,
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Saarland-Liebe

Betrifft: „Exkursion zur Saar“, Heft 3/2016

Als ich das Heft aufschlug, habe ich spontan zuerst den Artikel „Exkursion zur Saar“ gelesen und war begeistert. Die frühen 70er-Jahre und die Saarland-Nachkriegszeit davor sind hervorragend dargestellt. Auch als Kenner der Eisenbahn im Saarland und im benachbarten Frankreich habe ich noch etwas dazugelernt. Gratulation an den Autor und an Sie, denn Sie haben sich ja entschlossen, diesen Bericht aus einer interessanten Randzone Deutschlands zu bringen! *Jan Preußer, E-Mail*

Einverstanden

Betrifft: „Groß-Russe“ und „Warum?“, Heft 4/2016

Diese Beiträge sind sehr gut geschrieben, es wurden Fakten genannt und speziell in „Warum?“ keine Spekulationen geschürt! Das ist der Unterschied zur täglich erscheinenden Journalie mit den vier Buchstaben, welche nur Schlagzeilen produziert, aber schlecht recherchiert und immer noch nicht den Unterschied zwischen Triebfahrzeug- und Zugführer weiß. Auch die Auszüge aus dem Signalbuch der DB AG stimmen! Der Informationsgehalt des Beitrages „Groß-Russe“ ist sehr übersichtlich gehalten und verständlich für jeden Laien. Verbleibe jetzt noch mit dem Wunsch nach vielen derartigen Beiträgen. *J. Zschäckel, E-Mail*

Aufklärung

Betrifft: „Groß-Russe“, Heft 4/2016

Das Bild auf Seite 15 oben ist während der Informationstage der DR im November 1984 entstanden. Bei dem ausfahrenden Transitzug handelt es sich um den D 344 von Berlin-Stadtbahn über Hannover und Bad Bentheim nach Hoek van Holland mit Schiffsanschluss nach Harwich und Zuganschluss nach London Liverpool Street. Dieser Zug führte noch Kurswagen nach Norddeich, Köln und Frankfurt/Main. Die 74 1230 war im Rahmen der angesprochenen Veranstaltung der DR auf einem Rundkurs von Berlin-Zoo über Berlin-Wannsee und Berlin-Spandau nach Berlin-Zoo vor Sonderzügen eingesetzt. In Wannsee fanden neben einer Fahrzeugschau auch einige Rahmenveranstaltungen statt. *Gerd Böhmer, E-Mail*

Nicht ganz genau

Betrifft: „Bunter! Aber auch besser?“, Heft 3/2016

Ab 1994 bekamen ganze Regionen die Liberalisierung im Bahnverkehr zu spüren. Und wo noch der beschriebene Regionalverkehr stattfindet, ist er keineswegs regelmäßig und im Takt. Es mag durchaus Positives geben, wie die Ergänzung der beiden, teilweise veralteten Netze durch Neu- und Ausbaustrecken. Während man wohl jedes Jahr seit der Bundesbahn-Gründung die Bilanzen und die Ausgaben der Steuergelder zurückverfolgen kann, wird es bei der aktuellen Unternehmensvielfalt zunehmend schwieriger, von Transparenz zu sprechen. Langjährige Beschäftigte der Branche sind auch nicht immer frei von Kritik an den Entwicklungen ihrer Arbeitsstellen, die dem ständigen Druck einer Kostenoptimierung unterliegen. Die Fahrzeugindustrie profitiert ungemein, da viele (brauchbare) Fahrzeuge wegen Nichterfüllung von Normen und Barrierefreiheit im Schrott landen. Ich stimme Ihnen zu, dass der Wegfall des Interregio eine Lücke hinterlassen hat. Doch das IC-Netz läuft Gefahr, das gleiche Schicksal zu erleiden zugunsten des Fernbusses. So sollte abschließend die Frage erlaubt sein, was bedeutet eine Eisenbahn, die dem „fairen Wettbewerb“ ausgesetzt ist, letzten Endes für uns alle? Mehr Substanz oder viel bunte Fassade? *Marco Matschuck, E-Mail*

Fragen bleiben

Betrifft: „Warum?“, Heft 4/2016

Habe mit großem Interesse ihren Bericht „Warum?“ im Heft 4 des MEB gelesen. Als Modellbahner stelle ich mir, neben der Bestürzung über dieses Unglück, auch die Frage: Warum ist es in der Programmtechnik nicht vorgesehen, dass ein Zs 1 in Richtung Bad Aibling-Kurpark und Kolbermoor unter keinen Umständen gestellt werden kann, wenn zum Beispiel das Signal in Kolbenmoor in Richtung Bad Aibling-Kurpark auf „Grün“ gestellt ist. Vielleicht lernt man was daraus? *Peter Hausdörfer, E-Mail*

Fehlerteufel

Betrifft: „Groß-Russe“, Heft 4/2016

In dem sehr gut recherchierten und informativen Artikel hat sich auf Seite 15 ein Fehler eingeschlichen. Entweder bestellte die DR eine Lok mit 120 Tonnen Dienstmasse oder mit 20 Tonnen Achslast, aber nie eine mit 120 Tonnen Achslast. *Joachim Blanck, E-Mail*

Die Technik ist da

Betrifft: „Warum?“, Heft 4/2016

Ihren Artikel zum Zugunglück von Bad Aibling fand ich sehr interessant, insbesondere den Hinweis auf Nutzung moderner Ortungstechniken. Bis Ende der 90er-Jahre betrieb ich ein Ingenieurbüro und wir erarbeiteten zusammen mit dem damaligen Ingenieurbüro TBW ein Konzept für ein GPS-basiertes Sicherheitssystem, speziell für eingleisige Bahnstrecken. Dieses System wurde Ende 1994 den Harzer Schmalspurbahnen HSB vorgestellt. Es kam damals zu keiner Auftragserteilung; allerdings hat die HSB meines Wissens inzwischen ein ähnliches System zumindest in Erprobung. Dass solche Systeme, die unabhängig von menschlichem Eingreifen funktionieren müssen, seitens der „großen“ Bahnen nicht zur Anwendung kommen, liegt wahrscheinlich an deren Schwerfälligkeit gegenüber technischen Veränderungen. Was nützen Sicherungssysteme, die durch einen FDL außer Kraft gesetzt werden können? *Dr. D. Zwingel, E-Mail*

Ihr MC-Fachgeschäft



www.mc-vedes.com by vedes

02763 Zittau
Theile & Wagner
GmbH & Co.
Reichenberger Str. 11
Tel.: 03583/500970

21614 Buxtehude
Spiel + Sport Grob
Bahnhofstr. 54–56
Tel.: 04161/2860

22043 Hamburg
Dluzak GmbH
Rodigallee 303
Tel.: 040/6532244

24534 Neumünster
Hobby & Co. Freizeit-,
Spiel- & Bastelwelt
Großflecken 34
Tel.: 04321/418716

25348 Glückstadt
Meiners
Hobby & Spiel GmbH
Große Kremperstr. 13
Tel.: 04124/937033

28307 Bremen
Modellbahnshop Lippe
CASISOFT MindWare GmbH
Thalenhorststr. 15d
Tel.: 05231/9807123

28865 Lilienthal
Spielzeug HAAR
Anke Haar
Hauptstr. 96
Tel.: 04298/91650

32760 Detmold
Modellbahnshop Lippe
CASISOFT MindWare GmbH
Gildestr., Ecke Marie-Curie-Str.
Tel.: 05231/9807123

33332 Gütersloh
Modellbahnladen
Fortenbacher
Kampstr. 23
Tel.: 05241/26330

34466 Wolfhagen
Spielwaren Pelz
Inh. Ernst Pötter
Mittelstr. 10+13
Tel.: 05692/2361

42289 Wuppertal
Modellbahn Apitz GmbH
Heckinghauser Str. 218
Tel.: 0202/626457

48145 Münster
WIEMO
Modellbahntreff Münster
Warendorfer Str. 21
Tel.: 0251/135767

53721 Siegburg
Spiel und Freizeit
Wasser
Markt 6
Tel.: 02241/66653

54290 Trier
Spielzeugparadies
Gerd Klein GmbH
Nagelstr. 28–29
Tel.: 0651/48811

59909 Bestwig
Henke Spielzeugland
Wilhelm Henke
Bundesstr. 132–133
Tel.: 02904/1292

60385 Frankfurt
Meder Spielwaren
Meder oHG
Berger Str. 198
Tel.: 069/459832

61231 Bad Nauheim
Spielwaren-Souvenir-
Eisenbahnhaus Feigenspan
Parkstr. 14
Tel.: 06032/2874

63450 Hanau
Spiel + Freizeit Brachmann
Heinrich Brachmann GmbH
Rosenstr. 9–11
Tel.: 06181/923520

63920 Großheubach
Spielwaren Hegmann
Berta Hegmann e.Kfr.
Industriestr. 1
Tel.: 09371/6508013

67146 Deidesheim
moba-tech
it-works Systemtechnik GmbH
Bahnhofstr. 3
Tel.: 06326/7013171

71032 Böblingen
Eisenbahn & Modellbau
Köngeter
Poststr. 44
Tel.: 07031/225677

71638 Ludwigsburg
Spiel + Freizeit
Zinthäfner
Solitudestr. 40
Tel.: 07141/925611

72250 Freudenstadt
Spiel + Freizeit Wagner
Inh. K. J. Bühler e.K.
Martin-Luther-Str. 7
Tel.: 07441/7609

73033 Göppingen
Spiel + Freizeit
Korb-Rau
Poststr. 50
Tel.: 07161/72577

73108 Gammelshausen
Das Lokmuseum
Inh. Michael Merz
Hauptstr. 23
Tel.: 07164/919364

73728 Esslingen
HEIGES Spielwaren
GmbH & Co. KG
Fischbrunnenstr. 3
Tel.: 0711/3969460

74613 Öhringen
Spielwaren Bauer
Inh. Karlheinz Bauer e.K.
Marktstr. 7
Tel.: 07941/94950

74821 Mosbach
Schreib- + Spielwaren
Dunz GmbH & Co. KG
Kesslergasse 5
Tel.: 06261/92120

76275 Ettlingen
Spielkiste Brenner
Inh. Matthias Brenner
Kirchenplatz 2
Tel.: 07243/16706

78247 Hilzingen
Spielwaren Reimann GmbH
Untere Gießwiesen 15
Tel.: 07731/98990

81925 München
Die Spielzeugkiste
Inh. Michael Golombeck
Rosenkavaliersplatz
Tel.: 089/9101243

83395 Freilassing
Seigert Spiel + Freizeit
Handels GmbH
Sägewerkstr. 18
Tel.: 08654/479091

85221 Dachau
Spielwaren Schmidt
Inh. Karin Märkl e.K.
Münchner Str. 33
Tel.: 08131/82987

86199 Augsburg
Augsburger Lokschuppen
GmbH
Gögginger Str. 110
Tel.: 0821/571030

86368 Gersthofen
Spiel + Freizeit Gersthofen
Handels-GmbH & Co. KG
Hery-Park 2000
Tel.: 0821/24921-2000

86633 Neuburg
Spielwaren Habermeyer
Habermeyer Karl
Färberstr. 90–92
Tel.: 08431/8643

86720 Nördlingen
Spielwaren Möhnle
Schrannenstr. 7
Tel.: 09081/4228

87616 Marktoberdorf
Härtle Spiel & Freizeit
Inh. Matthias Franz e.K.
Kaubeurenerstr. 1
Tel.: 08342/420990

90587 Siegelsdorf
Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Str. 27a
Tel.: 0911/753175

91522 Ansbach
Spiel + Freizeit
Fechter GmbH
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8
Tel.: 0981/969690

93133 Burglengenfeld
Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Str. 4
Tel.: 09471/701211

Europa

AT-1010 Wien
Karl Hilpert KG
Schulerstr. 1–3
Tel.: 0043/1512 3369

AT-6020 Innsbruck
Spielwaren Heiss
Manfred Gress e.U.
Museumsstr. 6
Tel.: 0043/5125 85056

FL-9490 Vaduz
Mikado
Hobby, Spiel + Freizeit
Städtle 19
Tel.: 0042/32327994

NL-1171 DB Badhoevedorp
Harlaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53
Tel.: 0031/206599494

NL-8261 HM Kampen
Trein en Zo
Geerstraat 12
Tel.: 0031/383316138

BE-3053 Oud-Heverlee
Het Spoor
Kerselaers Henri
Parkstraat 90
Tel.: 0032/16407042

FOTO: KRAUSS-MAFFEI

Die schwierigen topographischen Verhältnisse in der Zentral-Türkei sowie die hohen Temperaturen setzten den KM-Dieseln erheblich zu. Letztlich scheiterten sie.

Die Eisenbahn ermöglichte ihm, die Welt kennenzulernen. Der ehemalige Krauss-Maffei-Ingenieur Valentin Querner blickt zurück auf ein aufregendes Leben: von Leipzig über Vancouver in die schwäbische Provinz.

Einmal ganz nach Westen und zurück



Schon sein Holzhaus, gebaut nach traditionell österreichischem Vorbild, ist beeindruckend. Dass er es zudem selbst entworfen hat, vertieft den Respekt. Am Ende des vielstündigen Besuchs bei Valentin Querner im Hohenlohischen bleibt Ehrfurcht zurück, vor einem Mann mit bewegtem Leben und goldenen Händen, die alles können, was sie anfassen: vom Klavierspiel bis hin zur Feinmechanik.

Das Bw Leipzig Süd im Jahr 1967. Gute zehn Jahre zuvor, als Valentin Querner dort lernte (1950 bis 1953), dürfte es bis auf die 23.10 ähnlich ausgesehen haben.

Eine große Rolle in Querners Leben spielte die Eisenbahn in Vorbild und Modell. So baute der etwa 14 Jahre alte Valentin mit den MEB-Gründern Karlheinz Brust und Fritz Hornbogen in den frühen 50er-Jahren in Leipzig eine große Modellbahnanlage auf. Er erinnert sich noch an eine besondere Begebenheit: „Damals gehörten wir noch zur Kammer der Technik und hatten in der Wächterstraße in der Aula der Ingenieursschule ein Treffen. Der MIBA-Gründer Werner Walter Weinstötter hielt einen Vortrag und wir waren begeistert." Die MIBA war zu damaliger Zeit im Osten noch erhältlich, die Trennung der beiden jungen deutschen Staaten noch längst nicht so manifest. „Ich hatte damals die MIBA und den MODELLEISENBAHNER ab dem ersten Heft", so Querner. „Wir waren eine richtige Clique und bekamen im Eilenburger Güterbahnhof ein nicht mehr benötigtes Stellwerk für unseren Modellbahnclub."

Früh stand für ihn fest, dass sein Berufsleben mit der Bahn zu tun haben sollte. Dass das gelingen würde, war anfangs nicht sicher: „Mein Vater war Kaufmann, und als Nachkomme eines privaten Unternehmers in der Ostzone, quasi eines Ausbeuters, hatte ich eigentlich keine Chance auf einen Wunsch-Ausbildungsplatz. Deshalb hatte sich mein Vater als Handelsgehilfe ausgegeben. Meine Bewerbungen im Bw Waren und im RAW Engelsdorf wurden dennoch abgeklehnt. Aber zu guter Letzt habe ich im Bw Leipzig Süd noch eine Lehrstelle als Maschinenschlosser bekommen."

Dass der Mann mit seinen Händen umzugehen weiß, konnte man schon in der Ausbildung erkennen. „Ich hab immer noch den Wimpel ‚Bester Lehrling des Lernkollektivs' in meinem Keller", so Querner. Gut kann er sich an seine erste Mitfahrt auf einem Führerstand erinnern: „Wir hatten im Bw einen netten Lokführer, der uns Lehrlinge eines Tages fragte, ob denn mal einer auf der Lok mitfahren möchte. Alle wollten das und er fischte zwei heraus. Einer war ich. Ich war damals erst 13 Jahre alt." Der Lokführer nannte den Jungs eine Uhrzeit am Abend und dann ging es los nach Naunhof. „Als wir fuhren, meinte er plötzlich: ‚So junger Mann jetzt gehen Sie an den Regler', und er meinte mich. Mit 13 Jahren. Und ich hab das Ding zum Laufen gebracht", lacht Querner. Nach zweieinhalb Jahren war die Lehre wegen guter Leistungen vorzeitig beendet. „Als ich ausgelernt hatte, schickte man mich zum Bw West, an der 03 arbeiten. Obwohl mir die Arbeit lag, dachte ich mir: Die ganze Zeit Lokschlosser? Das ist nichts für mich, und so bewarb ich mich bei der Reichsbahndirektion Halle um eine Weiterbildung."

Der Beruf des Lokschlossers reichte ihm nicht aus

Eines Tages musste Querner zur Aufnahmeprüfung nach Halle: „Ich war während der Lehre auf der Volkshochschule in Leipzig und lernte technisches Zeichnen. Das half mir bei der Prüfung und ich wurde aufgenommen. In den Semesterferien musste ich irgendwann für das Bw Leipzig West das feuerlose Anheizen vorschlagen. Halle hatte das und ich besorgte mir dort die Zeichnungen. Ziel war es, einen Anschluss an die Dampfleitung des Leipziger Kraftwerks zu legen. Ich fertigte Zeichnungen und Beschreibungen an und meines Wissens haben die das dann auch eingebaut". Was Letzteres betrifft, ist sich Valentin Querner nicht ganz sicher. Der Zweck des besagten Anheizverfahrens besteht darin, mit dem Kraftwerksdampf den Dampflokkessel vorzuwärmen. Das Anheizen einer 03 kann so von sechs bis acht auf zwei Stunden verkürzt werden. Querner erklärt weiter: „Am Ende des Aufheiz-Prozesses kann die Lok schon ohne Feuer rausfahren, die hat genug Druck drauf. Vor allem die Luftpumpe ist bereits funktionstüchtig. Das ist wichtig zum Anhalten. Man


FOTO: SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Führerstand eines VT 137: In seiner Dessauer Zeit arbeitete Querner vor allem an den Maybach-GO-Motoren dieser Züge.



FOTO: SLG. VALENTIN QUERNER

Die fünfzigste V 60 aus München-Allach und das Sonder-Abnahmeteam: Valentin Querner steht im Overall ganz links.


Die drei Maschinen für die türkische Staatsbahn machen bei ihrer Abnahmefahrt im Jahr 1961 einen Halt in Reichertshofen zwischen Ingolstadt und München.

muss dann nur mehr ein Riesenfeuer entfachen und los geht's."

Erfolge sind oftmals begleitet von Rückschlägen, und Querner erinnert sich noch gut an ein Ereignis, das sein Karriereende hätte bedeuten können: „Samstags hatten wir Vorlesung in GW, Gesellschaftswissenschaften, kommunistisches Gedöns", so Querner mit mehr als 60 Jahren Abstand, „und in den Vorlesungspausen hatten wir so genannte Zeitungsschau. Ich war noch mit meinen Vorlesungsunterlagen beschäftigt, als mich der Dozent fragte: ‚Kollege Querner, was sagst Du denn dazu?' Und ich antwortete, in meine Unterlagen vertieft: ‚Ach lasst mich doch mit eurer Phrasendrescherei in Ruhe. Ich muss hier noch was fertig machen.' Am nächsten Morgen sagte mir einer, ich stünde auf dem schwarzen Brett, weil ich den heldenhaften Kampf für Frieden und Freiheit als Phrasendrescherei bezeichnete. Bei der nächsten GW-Vorlesung wurde ich nochmals vor versammelter Mannschaft fertig gemacht. Ich musste mich rechtfertigen, der Gesellschaft für Sport und Technik beitreten und

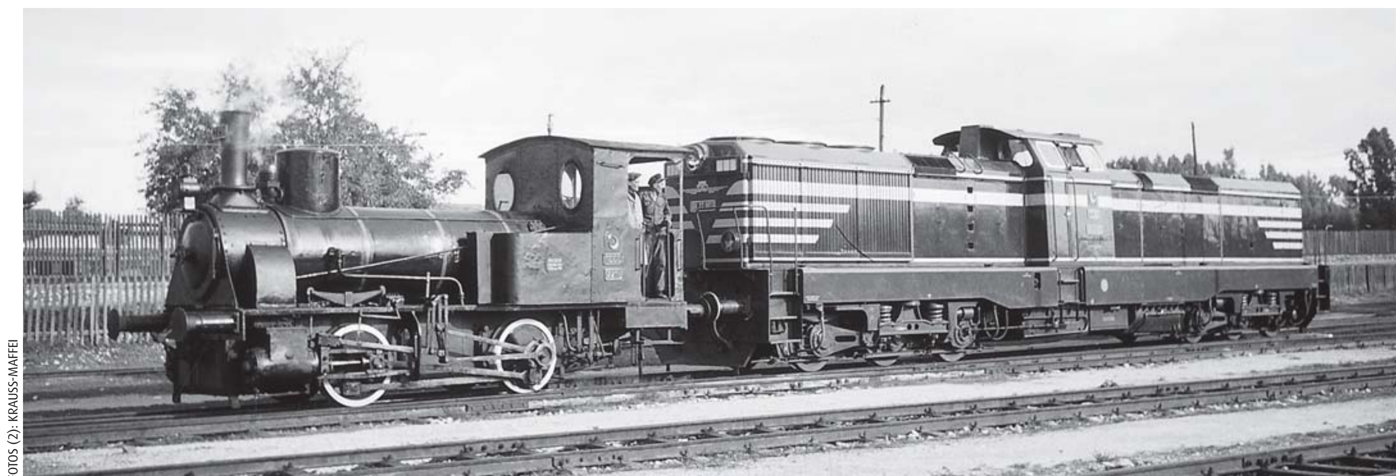
Mehrere Unbedachtheiten wurden zur Gefahr

mich bereit erklären, freiwillige Aufbaustunden im großen Garten in Dresden zu leisten." Damit war es aber nicht getan. Querner fügt hinzu: „Ich dachte nur: Jetzt ist es endlich vorbei, aber denkste! In den nächsten Semesterferien in der Dienststelle in Leipzig war wieder Versammlung, und ich musste mich erneut rechtfertigen vor meinen Kollegen, die mich quasi zum Studium schickten und mein Studium finanzierten. Aber meine Kollegen haben glücklicherweise beschlossen, dass ich weitermachen konnte. Meine Abschlussarbeit schloss ich dennoch mit einer Eins ab."

Nachdem Querner sich schon im Studium intensiv mit Verbrennungskraftmaschinen beschäftigt hatte, kam er ins Aw Dessau: „Die Zeit in Dessau war für mich nicht sonderlich produktiv. Ich war in der Motorenüberholung tätig, arbeitete auf dem Motorenprüfstand und hatte unter anderem mit den Maybach-GO-Motoren der SVT 137 zu tun." Die Ausbildung Querners war dort immer noch nicht endgültig abgeschlossen: „Ich musste noch die Lokführerausbildung absolvieren, denn man sagte, ich sei im höheren Dienst und wenn ich eines Tages Dienststellenleiter werden würde, müsse ich auch Lokführer überprüfen können."

Zu diesem Zeitpunkt stand Querner vor dem ersten großen Einschnitt in seinem Leben: „Ich hatte einen Studienkollegen in Dessau, mit dem ich gemeinsam auf einer Bude wohnte. Dessen Eltern wohnten in Westdeutschland und der bekam immer Freifahrtscheine nach Westen. Da sagte ich mir, ich habe auch Freunde in Stuttgart. Auf geht's. Ich bin zum Parteileitungsbüro und zum Gewerkschaftsbüro und die sagten mir, ich müsse zum Passbüro in Dessau, wo man mir mitteilte, das ginge so nicht. Da bin ich wohl ein wenig patzig geworden. Das war so 1956/57. Meine Verlobte war damals dabei und meinte hinterher nur zu mir, dass ich jetzt schon wieder etwas gesagt und mir so meine ganze Karriere endgültig verbaut hätte", berichtet Querner.

Daraufhin fuhren die beiden zurück zu Querners Eltern nach Leipzig, packten Koffer wie Touristen. „Ich ließ mir einen Freifahrtschein nach Neubrandenburg ausstellen und wir stiegen in Berlin aus. Damals konnte man noch in die S-Bahn stei-


FOTOS (2): KRAUSS-MAFFEI

Krauss(-Maffei)-Treffen in der Türkei: Der B-Kuppler entstand 1871 in den Krauss-Hallen, die Diesellokomotive beinahe 100 Jahre später.



FOTO: SLG. VALENTIN QUERNER

Die letzte Lokomotive, die Valentin Querner bei seiner ersten Tätigkeit bei Krauss-Maffei begleitete, war V 200 107.

gen und in den Westen fahren. Wohnen wollten wir bei meinem Onkel in Frohnau, der früher bei Siemens arbeitete und schon bei den Triebwagen-Rekordfahrten Lichterfelde – Zossen dabei war."

Querner fuhr jeden Tag von Frohnau ins Notaufnahmelager in Marienfelde. Einmal geriet er gar in eine Fahrscheinkontrolle auf Ost-Gebiet und hatte viel Glück, nicht als Republik-Flüchtling erkannt worden zu sein. „Nach einigen Tagen flog man uns nach Hannover aus und anschließend ging es weiter nach Stuttgart, zu unseren Freunden. Von dort aus bewarb ich mich bei Krauss-Maffei. Man vermittelte mir ein Zimmer in München-Allach und so begann meine neue Karriere."

Querner fügt hinzu: „Bei Krauss-Maffei war ich in der Lokabnahme tätig, schrieb Betriebsanweisungen, und dann kamen die Türkei-Loks." An dieses Abenteuer erinnert er sich mit gemischten Gefühlen: „Die waren leider eine Fehlkonstruktion von Anfang an. Allein die Auspuffleitungen! Die gehen direkt am Führerstand hoch. Das muss man sich mal vorstellen: Zwei 1350 PS-Dieselmotoren unter Volllast und die Abgase gehen direkt am Führerstand hoch. Der Lärm war nicht auszuhalten."

Auch in der Türkei stand zu jener Zeit der Traktionswechsel von Dampf zu Diesel auf der Agenda. Zu diesem Zweck fanden Mitte der 50er-Jahre Vorführfahrten mit Dieselloks statt. Die türkischen Staatsbahnen ließen sich die Leistungsfähigkeit der dieselhydraulischen DB-V 200 in Form der V 200 005 vorführen, die schwedische Firma Nydqvist & Holm AB (NOHAB) trat mit einer dieselelektrischen Maschine an. Die Vorführfahrten resultierten in der Bestellung dreier Prototypen der Baureihe ML 2700 C'C' bei Krauss-Maffei, die 1961 in die Türkei überführt wurden. Die Loks zählten konstruktiv ebenso zur V 200-Familie wie auch die V 300 der DB oder die ML 4000 für die USA. Ihr Hauptmerkmal waren die zwei Dieselmotoren, die jeweils ein Drehgestell dieselhydraulisch antrieben. Die Türkei-Loks besaßen als besonderes Kennzeichen Mittelführerstände.

„Ich schrieb die Betriebsanleitung für die ML 2700 und war auch bei den Probefahrten im Schwarzwald (zwischen 24. und 30. August 1961) dabei, bevor es in die Türkei ging", erzählt Querner. Auf der Schwarzwaldbahn wurden hauptsächlich Zugkraft-Messfahrten absolviert. Bei einer Fahrt wurde eine maximale Zugkraft am Zughaken von beeindruckenden 40 Mp (392 kN) ermittelt. Das sollte genügen für die Taurus-Gebirgsstrecken im Herzen der Türkei. Die drei Loks wurden in die Türkei geschleppt, die Kühler waren abmontiert, um den Achsdruck zu senken. „Das war für Bulgarien notwendig", erklärt Querner. „Als wir in Istanbul ankamen, mussten wir die Maschinen erst wieder zusammensetzen. Als die Loks endlich fertig montiert waren, wir waren ja nur eine Handvoll Männer, neben mir waren noch je ein Monteur von KM, Maybach und Voith da, mussten wir die drei Loks noch mit der Fähre vom europäischen in den asiatischen Teil Istanbuls schaffen. Wie uns das gelang, ist mir bis heute ein Rätsel. Dort konnten wir uns dann vor den Anadolu-Express setzen, der von Istanbul nach Ankara und weiter bis Adana fuhr. Einmal über das Taurusgebirge. Wir hatten reichlich Schwierigkeiten. Mal machte die Kraftstoffpumpe Probleme, dann war es der Maybach-Regler", berichtet der ehemalige KM-Ingenieur. „Eines Tages fuhren wir von Bilecik nach Eskisehir, und da ging es ziemlich rauf. Auf einmal kam einer und meinte nur, die Lok mache einen Fehler. Motoren stehen. Und im Kreuzungsbahnhof wartete im selben Moment ein Konkurrenzmodell von Alsthom mit dieselelektrischem Antrieb. Später kamen noch Mittelachsbrüche hinzu. Ich wurde dann irgendwann zurückgeholt und machte wieder Lokabnahmen in München: V 60, V 100, V 200.1", wie Querner trocken resümiert.

Zu einer Serienbestellung der Türkei-Loks kam es nicht. Die französische Konkurrenz setzte sich mit einem dieselelektrischen Entwurf durch.

Ende der 60er-Jahre zog es ihn über den großen Teich

„Irgendwann bekam ich einen Anruf der Firma Kolbenschmidt in Neckarsulm. Ich war nicht mehr zufrieden bei KM und wechselte dorthin, wo ich von 1964 bis 1967 in der Gleitlager-Technik arbeitete, bevor ich mich mit meiner Frau entschloss, nach Kanada auszuwandern." Das nächste Abenteuer begann.

Kaum in Kanada angekommen, fand er Arbeit bei Montreal Locomotive Works (MLW), heute Bombardier, die gerade



FOTO: SLG. ALKOFER

Nicht nur sein Aussehen war ungewöhnlich. Auch die Technik, mit Einachs-Drehgestellen und manchem mehr, hatte es in sich. Ein Erfolg wurden die Turbo-Trains von MLW dennoch nicht.



Mit dem „Canadian“ fuhren die Querners mit Kind und Kegel vier Tage lang einmal quer durch Nordamerika: von Montreal nach Vancouver.

neue Gasturbinen-Triebzüge entwickelten. „Ich stellte mich bei Bob Crosby vor, zeigte ihm meine Arbeiten aus Deutschland und er fragte nur, wann ich anfangen könnte. Als ich ihm antwortete, wir seien erst seit zwei Tagen im Land und ich würde mir gerne noch ein wenig meine neue Heimat ansehen, meinte er nur: Morgen“, erinnert sich Querner. Die Turbo-Train-Züge machten riesige Probleme. Vor allem die großen Temperaturunterschiede im Land stellten echte Herausforderungen dar. „Ein Mist-Ding“, so Querner knapp. „Die so genannte Door-and-Step-control – bei 35 Grad unter Null ging da nichts mehr. Die Züge hatten Luftfederung, die fror auch ein, da ging ebenso nichts mehr.“ Für Querner war die Arbeit bei MLW nicht zufriedenstellend. Hinzu kam die wachsende Separatisten-Bewegung in Quebec, die ein unabhängiges französischsprachiges Kanada forderte. „Das wollte ich nicht mitmachen. Ich hatte bereits ein geteiltes Heimatland. Als ich bei MLW kündigte, kam Bob Crosby, Vice-President Operation bei MLW, und meinte nur, das komme überhaupt nicht in Frage. Aber ich war nicht mehr aufzuhalten und beschloss, weiter in den Westen zu ziehen, nach British Columbia.“ Noch in Montreal erhielt er den Tipp, sich in Vancouver bei der British Columbia (BC) Rail vorzustellen. „Wir stiegen eines Tages in den Trans-Kanada-Express und fuhren vier Tage westwärts. Die Ankunft in Vancouver war traumhaft. Es ist die Stadt mit der höchsten Lebensqualität weltweit. Und wieder nur wenige Tage später hatte ich einen Job bei der BC Rail. Dort wurde jemand gebraucht, der sich um die Shops (Werkstätten) kümmert. Ich begann, die Shops, die damals für 110 Lokomotiven zuständig waren, gründlich zu katalogisieren und anschließend zu modernisieren. Wir beschafften modernste Maschinen, sorgten für Klimatisierung und so weiter. Unser Radsatzbau zum Beispiel war zuvor mittelalterlich und ich installierte einen halbautomatischen Radsatzbau.“

Alles war gut im Westen Kanadas, dennoch fand Valentin Querner dort keine Ruhe. Sein Vater, der noch in Leipzig lebte, bekam gesundheitliche Probleme, so wurde die Ausreise der Eltern von Kanada aus vorbereitet. Dabei half auch der kanadische Staat, der Papiere für die Eltern ausstellte. Dennoch musste Familie Querner nach Deutschland zurück. Querner erinnerte sich an seinen alten Arbeitgeber Krauss-Maffei, und dort erinnerte man sich auch an ihn, offensichtlich positiv. Nach der Rückkehr aus der neuen Welt fing er ein zweites Mal bei KM an. □ *S. Alkofer*


Während seiner Anstellung bei der BC Rail, die bis heute eine große Bedeutung in der Rohstoffabfuhr aus dem Norden Kanadas besitzt, hat Querner die Werkstätten gründlich modernisiert.



FOTOS (3): SLG QUERNER

Bei seiner zweiten Tätigkeit bei KM war Querner mit der Magnetbahn TR 04 beschäftigt.

www.eenopzevenentachtig.nl

Die Vorbilder

Der direkte Vergleich einer Nachbildung mit einem Foto des Originals offenbart oftmals Fehler.

■ Die Webseite aus den Niederlanden ist für alle Modelleisenbahner interessant, die sich für die Vorbilder ihrer Modelle interessieren. Die Internetseite ist in vier Sprachen verfügbar, auch wenn die jeweiligen Übersetzungen nicht perfekt sind. Aber das ist auch nicht erforderlich, denn die Seite lebt von den Fotos mit den Gegenüberstellungen. Und diese Darstellung ist sehr gut gelungen. Es wurde Wert darauf gelegt, jeweils die gleiche Perspektive von Original und Modell zu zeigen. Nicht nur Dieselloks, E-Loks und Triebwagen werden passenden Modellen gegenübergestellt, sondern auch viele Güterwagen, die auf dem Vorbildfoto teilweise in einem beladenen Zustand gezeigt werden. Zahlreiche Fotografen haben für die Gegenüberstellungen ihre Archivaufnahmen zur Verfügung gestellt, so dass die Seiten auch für Nicht-Modellbahner eine Fundgrube darstellen.

www.wipperliese.de

Unterwegs mit einem Esslinger

Nur noch im Touristikverkehr verkehren die Züge der Wipperliese von Klostermansfeld nach Wippra.

■ Die Wipperliese, wie der Volksmund die Regionalbahn liebevoll taufte, pendelt auf der 20 Kilometer langen Strecke zwischen Klostermansfeld und Wippra. Nun, unter privater Flagge, wurde sie als Nahverkehrsmittel für alle Streckenanlieger und Touristen noch attraktiver. Seit 2015 verkehrt die Wipperliese unter der Flagge der Kreisbahn Mansfelder Land GmbH an Wochenenden und Feiertagen im Saisonbetrieb von Ostern bis Oktober. Auftraggeber sind der Landkreis Mansfeld-Südharz und die NASA GmbH. Von der Malowa-Bahnwerkstatt-GmbH modernisierte Esslinger Triebwagen bringen die Fahrgäste auf umfangreich sanierter Strecke mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h ans Ziel.

www.bottwartalbahn.de



Zugverkehr im Bottwartal

Geschichte und Zukunft einer Bahnverbindung zwischen Marbach und Heilbronn.

■ Diese Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 750 Millimetern führte von Marbach am Neckar nach Heilbronn-Süd. 1894 wurde das erste Teilstück Marbach-Beilstein eröffnet. Zur Jahrhundertwende war die mit 34,25 Kilometern längste württembergische Schmalspurstrecke fertiggestellt: im November 1899 bis Ilsfeld und im Dezember 1900 bis Heilbronn-Süd. Von allen württembergischen Schmalspurstrecken wies diese von Beginn an die bedeutendsten Beförderungsleistungen auf, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. 1966 wurde der Personenverkehr eingestellt. Diese von Hans-Joachim Knupfer betreute Internetseite soll Informationen und Anregungen zum aktuellen ideellen Vorhaben einer modernen Bahnverbindung Marbach – Beilstein – Heilbronn bieten sowie historische Fakten zur einstigen Lokalbahn ins Bottwartal mit Verweisen auf die anderen Lokalbahnen dieses Systems und ähnliche Einrichtungen liefern.

www.hsw-wesel.de

Kleinbahn zum Mitfahren

Auf der grundsanierten Hafenbahn der Stadt Wesel gibt es regelmäßig öffentliche Fahrten.

■ Auch im Jahr 2016 verkehrt der Weseler Stadt-Express zwischen dem Bahnhof Wesel und der Rheinpromenade. Bereits viele Jahre gehört er zum Veranstaltungsprogramm des Historischen Schienenverkehrs Wesel e.V. und hat sich in dieser Zeit einen festen Platz im Veranstaltungsjahr verschafft. Bis zu vier Personenwagen und einen Güterwagen muss die kleine Deutz-Diesellok über die Strecke ziehen, dazu kommen die Fahrräder, die kostenfrei für die Fahrgäste im Güterwagen mitgenommen werden. Vom Bahnhof Wesel aus geht die Fahrt über die Hafenbahn Wesel zum Haltepunkt Rheinpromenade. In diesem Jahr kann auch wieder am Bahnsteig auf der Abelstraße (BYK-Chemie) zugestiegen werden. Auf der Internetseite wird man schnell fündig, wenn man weitere Informationen zum rührigen Verein sucht. Die Vereinsgeschichte wird rückblickend kurz zusammengefasst und der Streckenverlauf auf einer Übersichtskarte dargestellt. Eine Bilderpräsentation gibt weiteren Einblick in das Vereinsleben und die Aktivitäten. Für Fans ist die Aufzählung der Fahrzeuge mit technischen Daten und Fotos ein wichtiger Punkt. Die Dampflok HSW 1 befindet sich zurzeit im Wiederaufbau. Nicht zu kurz kommen die Terminankündigungen, denn der Verein lebt mit und von seinen Fahrgästen.

Bis zum Jahr 2000, als die letzten von ihnen abgestellt werden mussten, sorgten die Dresdner Schnellzuglokomotiven 01 137, 03 001 sowie 62 015 mit ihren großen Windleitblechen für Aufsehen – vor allem, wenn sie gemeinsam unterwegs waren.



Auf ein gewaltiges Publikumsinteresse stieß die Ausfahrt des P 23722 mit 03 001 und 01 137 am 12. Mai 1985 aus Nossen in Richtung Freiberg.

Große Ohren auf großer Fahrt

Begünstigt durch das Verkehrsmuseum in Dresden, wurde das Bw Dresden-Altstadt ab Ende der 1970er-Jahre Standort für einen Teil der Lokomotiven und Wagen aus der am 1. März 1975 erlassenen „Ordnung für Eisenbahn- und Museumsfahrzeuge“. Unter den dort hinterstellten Dampflokomotiven befanden sich mit Maschinen der Reihen 01, 03 und 62 auch drei Lokomotiven der Einheitsbauart mit großen Wagner-Windleitblechen. Vielleicht aus Tradition oder aus einem glücklichen Umstand heraus hatte sich aus den letzten 01-Fahrern des Bw Dresden mit dem Ende der Planeinsätze im Jahr 1977 ein Pflegekollektiv zusammengefunden, welches die Betreuung der Museumslokomotiven übernahm.

Das besondere Interesse dieses Pflegekollektivs galt der Wiederinbetriebnahme der Schnellzugloks, um die Dresdner „Tradition der großen Räder“ fortzuführen. Der Grundstein wurde noch vor dem Dresdner Dampf-Aus mit der Museumslok 62 015 gelegt, die nach einer Hauptuntersuchung L7 (18.09.1974 bis 12.02.1975) den betriebsfähigen Traditionsbestand der DR bereicherte. Nach zehn Jahren Abstellzeit und einer L7 (18.09.1978 bis zum 30.11.1978) wurde 03 001 am 1. Dezember 1978 als zweite betriebsfähige Museumslok dem Bw Dresden zugewiesen. Schon ein Jahr später folgte die als weitere Traditionslok vorgesehene Dresdner 01 204, die ebenfalls eine Untersuchung (18.10.1979 bis 23.11.1979) erhalten hatte.

Doch bald kam ein Rückschlag: Aus energiepolitischen Gründen wechselte die gerade hauptuntersuchte 01 204 im Frühjahr 1980 für den Plandienst zum Bw Saalfeld. Die Maschine war keine bestätigte Museumslok unter dem Dach des Verkehrsmuseums, sondern eine Betriebslok

01 204: Die verlorene Traditionslok

der Deutschen Reichsbahn mit dem Status „Traditionslok“. Es folgte am 26. Oktober 1981 zunächst die Abgabe an das Bw Wismar und schließlich der Verkauf im Mai 1982 in die Bundesrepublik. 01 204 gehört heute zur Sammlung Falz in Hermeskeil.

Neue Traditionslok im Bw Dresden wurde 01 137 (L7 09.12.1980 bis 21.01.1981), welche nach Gastspielen in Halberstadt und Saalfeld am 31. Oktober 1981 in ihre alte Heimat zurückkehrte. Damit stand in Elbflorenz ab der Fahrtsaison 1982 ein Dreigestirn betriebsfähiger Einheitsschnellzuglokomotiven mit Wagner-Windleitblechen, scherzhaft „große Ohren“ genannt, zur Verfügung.

Der Leser wird mit Recht anmerken, dass 62 015 keine Schnellzug-, sondern eine Personenzugtenderlok ist. In ihrem Erscheinungsbild den großen Schnellzugloks nicht unähnlich, wird sie allerdings häufig auch als „kleine 01“ bezeichnet.



Im August 1984 waren die beiden Einheitslokomotiven unter Dampf auf einer großen Fahrzeugausstellung in Radebeul anzutreffen.

Im Mittelpunkt vieler Sonderfahrten standen die beiden tatsächlichen Schnellzug-Dampfloks 01 137 und 03 001, die bis heute bei vielen Eisenbahnfreunden Kultstatus besitzen. Die Vermarktung der betriebsfähigen Dampflokomotiven erfolgte damals überwiegend durch den Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV) mit organisierten Sonderfahrten anlässlich von Streckenjubiläen, Feiertagen und Fahrzeugausstellungen. Der Bezirksvorstand Dresden des DMV hatte dabei eine Führungsrolle inne. Alljährlich zum Tag des Eisenbahners im Juni veranstaltete er bereits seit 1968 Sonderfahrten mit Dampflokomotiven zahlreicher Baureihen.

Zu den denkwürdigsten Veranstaltungen gehörten in den 1980er-Jahren ohne Zweifel die Doppelbespannungen von Sonderzügen mit 01 137 und 03 001. Eisenbahnfotografen und Fahrgäste haben dieser Konstellation schon immer ein besonderes Interesse entgegengebracht. Die



Die erste gemeinsame Ausfahrt: Am 19. Juni 1982 rollen die Vorspannlok 03 001 und die Zuglok 01 137 durch Radeberg.



62 015 war nicht so häufig eingesetzt wie die großen Schwestern, was nicht zuletzt den geringeren Vorräten geschuldet war. Am 13. Juni 1986 leistete sie der Schnellzuglok 01 137 Vorspann.

Veranstalter wussten von diesem Phänomen und wählten steigungsreiche Strecken von Dresden in Richtung Freiberg, Riesa und Bautzen. Dort konnten die beiden Einheitsloks vor den acht Wagen langen Sonderzügen ihre Kraftentfaltung bei bis zu 120 km/h sowie das Zusammenspiel von Mensch und Technik bei einer oftmals einmaligen Geräuschentwicklung beweisen. Die Dresdner Lokführer verstanden ihr Handwerk.

Bekanntlich war die Ära der Dresdner 01 am 24. September 1977 zu Ende gegangen. Dem Ausscheiden der Schnellzugmaschinen auf der Strecke Dresden – Berlin folgte am 25. September 1977 eine Lokparade von sechs Maschinen dieser Baureihe am Lokschuppen 1 des Bw Dresden-Altstadt. Eine Abschiedsfahrt gab es nicht. So war es beinahe schon eine Selbstverständlichkeit, dass der alljährliche Sonderzug des DMV-Bezirksvorstands Dres-

Abschiedsfahrt als Auftakt einer Reihe Sonderfahrten

den zum Tag des Eisenbahners am 11. Juni des Folgejahres zu einer nachgeholten Abschiedsfahrt für die stolzen Renner wurde. Die Lokomotiven 01 118 und 01 204 bespannten von Dresden aus einen Sonderzug über die Tharandter Rampe bis nach Niederwiesa und zurück. Die beeindruckende Fahrt war der Auftakt einer Reihe von Doppelbespannungen in den 1980er-Jahren mit 01 137 und 03 001 (siehe Übersicht auf Seite 41).

Im November 1990 tourten die beiden Schnellzuglokomotiven durch das Länder-Dreieck Sachsen/Bayern/Böhmen. Und schon ein halbes Jahr später, zu Pfingsten 1991, kehrten beide mit einer Sonderfahrt

FOTOS: RAINER HEINRICH

Auf ihrem Weg nach Nossen überquerten 01 137 und 03 001 am 12. Mai 1985 in Meißen die Elbe.



Am 25. Mai 1991 waren die 03 und 01 zu Gast in Neuenmarkt-Wirsberg und überquerten in Gutenfürst die frühere Staatsgrenze. Zur Begrüßung gab es im DDM einen Blumenstrauß.

von Reichenbach zum Deutschen Dampflokmuseum (DDM) in Neuenmarkt-Wirsberg auf eine einstige 01-Stammstrecke des Bw Hof, die LH-Linie von Leipzig nach Hof, zurück.

Die Fahrten fanden in den 1980er-Jahren fast immer von Dresden aus statt. Nach ihrem Einsatz kehrten die Loks abends wieder in ihr Heimat-Bw zurück. Das war nicht nur für das Lokpersonal von Vorteil. Auch konnten womöglich anfallende Reparaturen über Nacht in der gut funktionierenden Betriebswerkstatt in Dresden-Altstadt erledigt werden, eine wichtige Voraussetzung für den störungsfreien Ablauf solcher Fahrten mit betagten Museumslokomotiven.

Mit dem Aufkommen großer Plandampfveranstaltungen auch auf Hauptstrecken waren die Dresdner „Hochräder" in den frühen 90er-Jahren gelegentlich noch bei Plandampfveranstaltungen in Doppelbespannung zu erleben. Auch wurden sie in das Nostalgieprogramm der Deutschen Bahn eingebunden. Von mehrwöchigen Einsätzen in den alten Bundesländern kehrten die Loks mehrfach mit Schäden nach Dresden zurück oder liefen gleich das Dampflokwerk Meiningen zur Instandsetzung an.

Am 26. August 2000 waren 01 137 und 03 001 zum letzten Mal unter Dampf. Das dritte Dresdner „Großohr" 62 015 hatte bereits am 11. Januar 1995 seine letzte Fahrt absolviert. 01 137 brachte es auf 46 Jahre Betriebseinsatz bei der Deutschen Reichsbahn und auf weitere 29 Dienstjahre als betriebsfähige Museumslok. Bei ihrer Kollegin 03 001 können 38 Jahre Verwendung bei der Staatsbahn und 32 Jahre als betriebsfähige Museumslok nachgewiesen werden. □ *Rainer Heinrich/oh*



Die drei Einheitslokomotiven 03 001, 01 137 und 62 015 überquerten am 1. November 1990 gemeinsam mit 19 017 und 89 6009 auf ihrem Weg von Dresden nach Plauen den Viadukt Muldenhütten.

Sonderfahrten mit 01 137, 03 001 und 62 015 (1982 bis 1991)

Datum	Fahrstrecke	Bemerkung
19.06.1982	Dresden Hbf – Bischofswerda – Löbau – Dresden Hbf	Sonderzug Dresden – Zittau (212 km)
11.05.1985/ 12.05.1985	Dresden Hbf – Pirna – Dresden-Neustadt – Meißen – Nossen – Freiberg – Dresden Hbf	Sterntreffen in Nossen (2 x 174 km)
23.09.1985	Dresden Hbf – Zwickau – Dresden Hbf	für Rbd Dresden 258 km
06.07.1986/ 13.07.1986	Dresden Hbf – Döbeln – Freiberg/ Freiberg – Dresden Hbf	01 137 und 62 015 100 Jahre Freiberg – Holzhau 800 Jahre Stadt Freiberg
11.06.1988/ 12.06.1988	Dresden Hbf – Karl-Marx-Stadt – Glauchau – Dresden Hbf	Dampflokabschied Bw Glauchau (2 x 226 km)
03.11.1990/ 04.11.1990	Plauen – Hof – Aš – Cheb – Bad Brambach – Plauen	Sonderzug „Euroherz", 125 Jahre Vogtländische Eisenbahn (2 x 176 km)
25.05.1991	Reichenbach – Neuenmarkt-Wirsberg	Pfingstfest DDM (278 km)



Das Aumühle-Museums-Team rund um Claus Thiele (links unterhalb des Schornsteins) präsentiert sich zusammen mit den MEB-Lesern vor der Museums-T 3.



Zu den wichtigsten Exponaten des Museums zählt die preußische T 3, jahrzehntelang die Königin der Neben- und Kleinbahnen.

Zu attraktiven Zielen führen die regelmäßigen MEB-Exkursionen. Im Februar lautete das Ziel Aumühle.

Vor den Toren Hamburgs

Rund um den Lokschuppen Aumühle befindet sich das Eisenbahnmuseum des Vereins „Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V.“, der auch die Museumsbahnen am Schönberger Strand betreibt. Eine Fahrzeugschau, ein Lehrstellwerk, eine Bahnwerkstatt, eine Feldbahn und Draisinen gehören zum festen Bestandteil der Ausstellung, die insbesondere auch für Kinder sehr attraktiv gestaltet ist.

Am 7. Februar 2016 trafen sich zahlreiche MEB-Leser aus der ganzen Republik im Museum und ließen sich von den Akteuren rund um Claus Thiele führen. Neben den Ausstellungsfahrzeugen wurde an diesem Tag die Feldbahn von der Jugendgruppe in Betrieb gesetzt. Auch eine Fahrt mit der Handhebeldraisine war auf dem Betriebsgelände möglich. Beeindruckend war außerdem die Führung durch das Lehrstellwerk, das seit 1962 im antriebslosen Lehrstellwerkswagen der Bauart VT 137 untergebracht ist.

Trip-Tipp: Jeden Sonntag von 11 bis 17 Uhr ist das verkehrsgeschichtliche Museum geöffnet. Es ist in wenigen Minuten von der S-Bahn-Endhaltestelle Aumühle zu Fuß erreichbar. Der Eintritt ist frei. Weitere Informationen sind unter www.vvm-museumsbahn.de oder Telefon (040) 554 211-0 erhältlich. □

Korbinian Fleischer



Die bei der DRG als 75 634 eingereihte „ELE 14“ wurde 1928 bei Henschel & Sohn für den Verkehr zwischen Lübeck und Eutin gebaut.

FOTOS: FLEISCHER



Im Lokschuppen dient der Wagenkasten eines preußischen Abteilwagens als Anschauungsobjekt.

VOLLMER • Viessmann • Uhlenbrock • TILLIG TT BAHN • TRIX • SOMMERFELDT • Modelleisenbahn Schirmer • ROKUHAN • Rivarossi

DONNERBÜCHSE KÖLN Modellbahnen

www.donnerbuechse.com

Spur TT Limited Edition ©

ab sofort exklusiv bei uns im Shop bestellbar

Set 3-tlg. • Bestell-Nr. 501436 • € 159,–


★ Wagen 1 • Silberling BPw4nf • Ep. III • Handmuster (Set 501436) © TILLIG


Wagen 2 • Silberling ABn 703 • Ep. III • Handmuster (Set 501436) © TILLIG


Wagen 3 • Silberling Bn 719 • Ep. III • Handmuster (Set 501436) © TILLIG

Bestell-Nr. 501486 • € 45,90


Ergänzungswagen zu Set 151436 Silberling Bn 719 • Ep. III • Handmuster © TILLIG

Set 3-tlg. • Bestell-Nr. 501487 • € 139,50


Wagen 1 • Silberling ABnb • Ep. IV • Handmuster (Set 501487) © TILLIG


Wagen 2 • Silberling Bn • Ep. IV • Handmuster (Set 501487) © TILLIG


Wagen 3 • Silberling Bn • Ep. IV • and. Betriebsnummer • Handmuster (Set 501487) © TILLIG

Bestell-Nr. 501488 • € 67,–


Ergänzungswagen zu Set 501487 Silberling BDnf 737 • Ep. IV • Handmuster © TILLIG

Bestell-Nr. 501415-1 • € 74,50


★ Wagen 1 • Basis • WR 135 • DB • Ep. IV • Handmuster• Freelance Modell © TILLIG

Bestell-Nr. 501415-2 • € 64,50


Wagen 2 • Basis • WR 132 • DB • Ep. IV • Handmuster • Freelance Modell © TILLIG

Bestell-Nr. 501414-1 • € 74,50


★ Wagen 1 • WR 135 • DB • Ep. IV • Handmuster © TILLIG

Bestell-Nr. 501414-2 • € 74,50


★ Wagen 2 • WR 135 • DB • Ep. IV • Handmuster © TILLIG

Bestell-Nr. 501416-1 • € 74,50


Wagen 1 • Basis • WR 135 • DB • Ep. IV • Handmuster • Freelance Modell WR 139 © TILLIG

Bestell-Nr. 501416-2 • € 74,50


★ Wagen 2 • Basis • WR 135 • DB • Ep. IV • Handmuster • Freelance Modell WR 139 © TILLIG

Bestell-Nr. 501441-1 • € 74,50


Wagen 1 • Basis • WR 135 • SBB • Ep. IV • Handmuster • Freelance Modell © TILLIG

Bestell-Nr. 501441-2 • € 64,50


Wagen 2 • Basis • WR 132 • ÖBB • Ep. IV • Handmuster • Freelance Modell © TILLIG

Bestell-Nr. 501435-1 • € 74,50


Wagen 1 • WR 135 • DB • Ep. IV • Handmuster © TILLIG

Bestell-Nr. 501435-2 • € 74,50


★ Wagen 2 • WR 135 • DB • Ep. V • Handmuster © TILLIG

Vogteistr. 18 • 50670 Köln • Tel.: 0221/121654

Öffnungszeiten: Mo., Di., Do., Fr., Sa. 10:00–18:30 Uhr • Mi. 10:00–14:00 Uhr, Nachmittag geschlossen

Unser Gebrauchtwarenladen schließt 30 Minuten früher ★ Achtung: geringe Restmenge

ACME • ARNOLD • Arnold • Auhagen • BRAWA • BECKMANN TT • BUSCH • Electrotren • ESU • FALLER • fischer-modell

Roco • Preiser • PIKO • NOCH • MINIS • märklin • Liliput • LEMKE • kuehn • KRES

FLEISCHMANN • HERIS • herpa • Heki • HOBBYTRAIN • HORNBY HOBBIES • JÄGERNDORFER COLLECTION • Jouef • KATO • kibri

GÜTERBAHNHOF

WWW.MODELLEISENBAHNER.DE

MINI-MARKT — VERKAUFEN
BÖRSEN — TAUSCHEN
MÄRKTE — SUCHEN



VERKÄUFE
Dies + Das

50x Modell Fan 1974–91 € 50,– + Porto. 43x FW-Modell ab 1982 € 50,– + Porto. Blaulicht Mag. kpl. ab 2/88 € 70,– + Porto. 85 x MAZ 1/81–3/2001 € 60,– + Porto. Suche alte Minitank-Kataloge. Heindel Josef, Hauptstr. 32, 85777 Fahrenzhausen, 08133/8797.

www.lok-doc-wevering.de

Verkaufe diverses Modellbahnzubehör sowie Modellautos, Preis VHB. Kontakt: Spickiuwe@web.de.

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

N-Bahnkeller
Binsfeldstr.5
31688 Nienstädt
0177-3784252
05721-89080-30 FAX 29 www.n-bahnkeller.de
An und Verkauf von
Modelleisenbahn in N/HO Zubehör
Digitalumbauten, Anlagenbau
und Beratung
Vermietung einer 10x11m
Schauanlage

Fulgurex H0 Mikado-Lok, SNCF 141 F 282, fabrikneu, im Originalkarton 285x185x70 mm, preiswert abzugeben. Die Eisenbahn im Zweiten Weltkrieg, Eugen Kreidler, 440 Seiten dito. Tel./Fax: 02235/2503.

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Alu-Rahmenplatte 320x190x25 cm, E-Mot. + Seilzüge, Trag. 200 kg, Deckenmontage in Holz- o. StBet.Decke, SOMFY-Rohrmot. Endabschaltg. nur € 900,–. Foto anford. 04104/6990866, Fax: –/694437, nur Abhol. D-21521, Rand Hamburg, leichter Transport.

www.modellbau-chocholaty.de

Feldbahn-Rollmaterial für 600 mm Spurweite zu verkaufen. Tel.: 07263/64737.

Spur H0 – 3 sitzende Soldaten
Art.-Nr.: N19
bemalt € 10,50
ohne Fahrzeug
www.hauser-figuren.de
Tel.: 035841/36752 • E-Mail: info@hauser-figuren.de

Warenbestand aus gut sortiertem Eisenbahnfachgeschäft, H0, N, LGB und Zubehör, aus gesundheitlichen Gründen zu verkaufen. 07263/64737.

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 35,– und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Hessenwald-Hof Service Center: Individuelle Programmierung von Modellbahnanlagen – Programmierseminare im Rhein-Main-Gebiet mit Schauanlage www.erlebniswelt-Modellbahn-rhein-main.de, Tel.: 06150/83910.

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

www.cdt-werbedruck.de
Fotorealistische Kartonmodelle H0 + H0m
fahrbereit vorbereitet
Tel.: 0371/5362537

Verkaufe Deutsche Bundesbahn u. Deutsche Bahn Pkw, Transporter, Lkw, Busse etc. in 1:87 (H0), Brekina, Herpa, Wiking und a. FA. 8-seitige Liste gegen € 1,45 Porto bei Gerd Olenik, Westerfelderweg 19, 58515 Lüdenscheid.

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

Spur 2 Magnus BR 50 sowie BR 01 und 28er Schnellzugwagen, neu, Vitrinenmodelle mit Blechkisten, wg. Hobbyaufgabe abzugeben. Anfragen an: M. Böhm, Marburg, Tel.: 06421/85859 oder –/685040.

Märklin 1. Loks digital u. Wagen von 1995. Sehr gut erhalten, Originalverpackg. Diesellok 5571 BR 218 Geräuschelektr. € 460,–; Rangierkrokodil 5558 € 560,–; Dampflok 5597 BR 38 Wannentender € 620,–; 4 Personenwagen 3-Achser 2x 5809, 5810, 5811 zus. € 400,–; Packung Nahverkehrszug 55021 von 2002 mit Lok BR 78 u. 3 Abteilwagen € 950,–. Familie Neumann, Tel.: 04461/758494.

www.modellbahnshop24.de
Modernisierung DDR-Loks, Wagenlicht, Digitaltechnik, beleuchtete Figuren H0, TT, N, Z und vieles mehr

Modellbahn Pietsch
Prühßstr. 34,
12105 Berlin-Mariendorf,
Tel.: 0 30/7 06 77 77
www.modellbahn-pietsch.de

Roco – Auslaufmodelle zum Sonderpreis

00877 Flachwagen + Zweiwege-Unimog + Container "KFOR"	~~54,99 €~~	36,99 €
45241 Fahrradgepäckwagen DB AG (1:100)	~~36,90 €~~	29,99 €
45274 DB IC-Wagen Bm 2. Kl. rot/grau	~~48,50 €~~	39,99 €

Auslaufmodellliste gegen 1,45 € in Briefmarken!! Bitte Spur angeben!! z.T. Einzelstücke!
Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,00 € Versand)

Internet www.modellbahn-ehrhardt.de
Modellbahn Ehrhardt
EUROTRAIN
Vorbestellpreise und Angebote für Märklin H0 (Auszug):

26602 Köf II DB Telex, Güterzug	285,00 €	26410 BR 141 DB Sound, Karlsruher Zug	299,00 €
37200 G 2000 Railion Sound	269,66 €	37047 BR 054 DB Sound MHI-Versammlung	399,00 €
39250 C 5/6 SBB Elefant Sound	449,89 €	37567 Ce 6/8 II SBB Messelok	399,00 €
46461 Set Kesselwagen DB Schenker	199,99 €	37581 ET 91 DB Sound Gläserner Zug	219,00 €
47144 Set Rungenwagen DB AG Holz	152,92 €	37927 BR 41 DB Öl Sound	389,00 €
47319 Set Rungenwagen DB Stahl	199,99 €	39552 BR 57.5 DB Sound	399,00 €

Beuditzstr. 2a · Eingang Rudolf-Götze-Str. · 06667 Weißenfels · Tel. 03443/302509 · Fax 341847

Modelleisenbahnen und Spielwaren auf 750 qm
SPIELWAREN REIMANN GmbH
78247 Hilzingen • Untere Gießwiesen 15 • Industriegebiet • Tel.: 07731/98990
Wir führen fast alle Modelleisenbahn- & Zubehörfirmen
www.reimann.de

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen
und mehr .... vieles mehr
seit 1977
www.lohag.de
Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 02331/404453
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

Aus einer Erbschaft verkaufe ich eine große Sammlung Spur 1 Modelle. Loks und Wagen von Hübner, Dingler, Kiss, KM 1, Kesselbauer, Märklin. Alle neu und in den Originalverpackungen. Anfragen an: ilona.k@live.de oder 0172/5109668.

www.spur-0.de

LGB-Loks, Waggons und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel.: 0201/697400, Fax: 0201/606948 oder hermann.goebels@t-online.de.

Rarität aus d. Hse. HA. & WE. Modelleisenb. W. Neuhaus: BR 220033-5 Bw Olbg. 1. Bauserie Ep. IV Supermod. 4-mot. konst. Bel. unbefahr. NP 1987 DM 1845,–, Preis VS. Tel.: 0160/95248957 (ab 19 Uhr).

VERKÄUFE

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.kieskemper-shop.de

us-brass Messingmodelle
Santa Fe 2-10-4 von PFM € 700,–
UP Challenger von Key € 590,–
UP Big Boy von Tenshodo € 1000,–
DRG 06 001 von Lemaco € 1200,–
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

www.1000Loks.de

www.modellbahn-keppler.de

Verkaufe Weinert BR 81 (81010) fahrfertig. Preis nach Vereinbarung, bitte Selbstabholung. Tel.: 03581/762838 (anrufen nach 18 Uhr).

www.modelltom.com

www.suchundfind-stuttgart.de

www.jbmodellbahnservice.de

Ich habe wieder Kapazitäten frei! Gerne übernehme ich die Planung + den Bau Ihrer Modellbahn sowie die künstlerische Gestaltung von Hintergründen nach Ihren Wünschen. Tel.: 07181/989844, E-Mail: erich.thalheimer@t-online.de.

www.Modellbau-Gloeckner.de

www.puerner.de

www.modelltechnik-ziegler.de

Gönnen Sie sich **Dampf-Lokomotiven** mit **>Sound<.** Wer sie einmal auf seiner Anlage gefahren hat, möchte Loks ohne Sound nicht mehr im Einsatz haben! **Abzüglich 30%** auf die Preise aus den 90er Jahren und originalverpackt verkaufe ich meine sehr wenig bespielten Loks, Personen- u. Güterwagen der Epochen I, II, III, IV u. V. Fast wie NEU von: Fleischmann, Klein, Märklin u. Piko. Bitte die Bestandsliste mit Preisen anfordern. Versand frei Haus BRD. E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

www.modelleisenbahn.com

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.breyer-modellbahn.de

www.Modellbahnen-Berlin.de

Verk. H0 2L= (alles analog u. DR): Brawa BR 102 orange Bw Leipzig Süd € 90; Riv. E 251 (blau-Messe) Rübe Landbahn Bw Blankenburg € 130; Piko BR 38 sächs. Bw Nossen € 65, BR 56 Bw Kamenz € 65 BR 130 (2 Motore) Bw Halle G € 50. Ältere Dampfl. Piko/Gützold: BR 80 € 30; BR 64 € 30; BR 24 € 35; BR 23001 (Motor im Kessel) € 40. Lima TGV blau 5-tlg. € 110. Suche Kres Triebwg. DR BR 173002 in H0. 0175/1682651.

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.spiel-hobby-Hank.de

www.dampfzug24.de

H0-Märkl.-Anl., abgebaut, 20 Loks/ Züge, 240 St. Gleis M, 24 Weichen, 90 P- + G-Wagen, jede Menge Gebäude, Figu., Bäume + Schalter, Trafos Titan + Mä., Drehkran, Kleinteile, nur Abholung 21521 b. HH € 3500,–. Liste anfordern. 04104/6990866 von Privat.

www.moba-tech.de

www.werner-und-dutine.de

www.zuz-modellbahn.com

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

www.mbs-dd.com

www.modellbahn-pietsch.com

www.lokraritaetenstuebchen.de

Verk.: Roco BR 50058 m. Kabinententender, neu, OK € 220; Roco BR 501815, neu, OK € 230; Mä. Hamo BR 003160-9, neu, OK € 195; Jouef Franz Staas, BR 252-01 Tender Nr. 36 B6, neu, OK, Achsanord. 2 3 2-01, Tender Nr. 36, B, € 623; Liliput H0 Kleinbahn Lok 3 Achsen, 1 Schleppachse, 5 Kleinbahn-Wag. rot, blau, gelb, 2x grün, alles neu, OK, Art.-Nr. 7007 € 225; Piko 4-achs. E-Triebwag. silber BR 1958, neu € 95. Tel.: 0385/5559076.

www.menzels-lokschuppen.de

www.carocar.com

www.augsburger-lokschuppen.de

LENZ-Digital plus zu verkaufen, abzüglich 30% auf meine Kaufpreise für: Zentrale LZ 100, Schaltempfänger mit Rückmelder LS 100, Belegtmelder LB 100, Spannungsmelder LB 050, Leistungsverstärker LV 100, Interface RS232, sowie **FLEISCHMANN** Gleisbildschalter. Bitte Bestandsliste mit Preisen anfordern. Versand frei Haus BRD. E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421-4860580.

PRINT + INTERNET

ÜBER 200.000 KONTAKTE

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] · Modell Eisen Bahner · MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL · Eisenbahn JOURNAL

Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal veröffentlicht und zusätzlich auf unserer Internetseite www.vgbahn.de. Insgesamt erreichen Sie damit pro Monat eine Leserschaft von über 200.000 Interessenten.

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:
Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel.: 08141/53481-152 (Fr. Freimann) • Fax: 08141/53481-150
Noch einfacher geht es per E-Mail an: e.freimann@vgbahn.de oder Sie laden den Coupon unter ***www.modelleisenbahner.de*** herunter.

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen. Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung oder Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

ANZEIGENSCHLUSS MEB 7/2016: 06.05.2016

Privatanzeige bis 7 Zeilen € 10,–

Privatanzeige bis 12 Zeilen € 15,–

Privatanzeige bis 17 Zeilen € 20,–

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

❍ Verkäufe Dies + Das
❍ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
❍ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
❍ Verkäufe Literatur, Video, DVD
❍ Verkäufe Fotos + Bilder

❍ Gesuche Dies + Das
❍ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Gesuche Fahrzeuge sonst.
❍ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
❍ Gesuche Literatur, Video, DVD
❍ Gesuche Fotos + Bilder

❍ Sonstiges
❍ Urlaub, Reisen, Touristik
❍ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)
❍ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
❍ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
❍ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–

❍ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,– pro Zeile + MwSt
❍ 1 x veröffentlichen
❍ 2 x veröffentlichen
❍ 3 x veröffentlichen
❍ 4 x veröffentlichen
❍ 5 x veröffentlichen
❍ .... x veröffentlichen

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ______________

Keine Briefmarken senden!

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE7424900000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

❍ Betrag liegt bar bei

Mariazeller Bahn Himmelstreppe originalverpackt wegen Todesfall zu verkaufen € 350,– Spur H0e Liliput Wien BR 1042 grün und rot je € 70,–. D. Wolff, Römerstr. 20, 70180 Stuttgart.

www.d-i-e-t-z.de

www.koelner-modell-manufaktur.de

www.modellbahnritzer.de

H0-Sammlung Teilauflösung – z.B. Fleischmann BR 111 Nr. 4348 € 80,–; Roco Bauzug-Set Nr. 43146 € 150,–; Lima IC-"Entenschnabel" € 100,–; u.a. von Märklin, Roco, Lima, Fleischmann. Bitte Liste anfordern bei familieleonhardt@t-online.de

VERKÄUFE Fahrzeuge sonstige

Fleischmann - Magic Train, Baugröße 0, Spur H0, Dampfloks, Dieselloks, Feldbahnloks, Personenwagen, Güterwagen, Umbauten zu 4-Achsern und vieles mehr. Alles mehrfach vorhanden. Tel.: 04741/8535.

VERKÄUFE Zubehör alle Baugrößen

Ich verkaufe nicht mehr benötigte Teile einer H0 Modelleisenbahn, Lenz Digital, 5 LA152 Adapter für Handregler, 3LK100 Kehrschleifenmodul, 3LR100 Rückmeldebaustein, 1LG100 Bremsgenerator, 1 LI100 Interface. Weitere Teile sind in einer Liste aufgeführt, die Sie anfordern können unter Tel.: 05193/9740402.

www.modellbahn-keppler.de

Verkaufe Restposten Fleischmann-Profi-Gleis, neuwertig, 50% Rabatt auf UVP. Bitte Stückliste anfordern unter 09231/8799515 oder 015118122402, pa-heimann@t-online.de.

Durch Verkleinerung und geplanter Neugestaltung sind viele Komponenten frei geworden und sollen gegen Gebot verkauft werden. Nach Möglichkeit sollten die in einer Liste aufgeführten Teile insgesamt abgenommen werden. Fordern Sie bitte die Teileliste an unter Tel.: 05193/9740402.

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1
www.hack-bruecken.de

www.modellbaume.de

Abzüglich 50% ab Brutto-Bestellwert € 100,– auf die Preise aus den 90er Jahren und noch originalverpackt verkaufe ich Auto-Modelle 1:87 von: Albedo, AWM, Brekina, B&S, Busch, Herpa, historische Märklin-Modelle, Kibri, Rietze, Roco, Schuco, Wiking. Bitte Bestandsliste mit Preisen anfordern. Versand frei Haus BRD. E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

www.modellbahnservice-dr.de

Biete 3 Spur N Geländeteile – Stadt – Stadt mit Baugrube – Fabrik, reich und fein detailliert. Tel.: 05109/1331.

VERKÄUFE Literatur, Video, DVD

www.modellbahn-keppler.de

Biete 48 Jahrgänge des Modelleisenbahners von 1968–2015 wegen Sammlungsreduzierung und Platzmangel, alle Hefte bestens erhalten, Angebote an D. Motsch, Am Obstgarten 2, 39326 Wolmirstedt oder an d.motsch@googlemail.com.

www.bahnundbuch.de

Mehr als 600 Titel direkt verfügbar! Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

Verkaufe: Dt. EB-Wesen d. Gegenw. 2 Bd. 1911; EB in Wort+Bild 2 Bd. + Anh. 1927; 100 J. Dt. Eisenb. 1935; Illzeitung 27.6.1935 z. 100 J. EB; Dt. Verkehrsgesch. RVM 1939; Das Flügelr. i. Sachs. 1942; Die EB erobert d. Welt 1948; Handb. f. Lokführer Bd. II 1943; Eisenb. u. Eisenbahner 6 Bd. 1920–1950; Bahnwärt. Thiel 1917; vom transpress EB Jahrb. 1963–1985 kpl. mit Reg.; Die Dampflok. 1965 Lex. EB 1971; BR95; BR01.10; Dampfl. Sonderbauart.; VEB Dampfl.; EB-Töchterhort Erf. 1914; Dampfl. d. DR v. H. Wendler 1955; Reisen m.d. Dampfb.; Preis VB. Tel.: 03493/69862.

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

VERKÄUFE Fotos + Bilder

1700 original Dias vor 1980, Dampf-, Diesel-, E-Loks, DR, für € 195,– zu verkaufen. Tel.: 0361/7968744 oder E-Mail: Veronika.Franke@gmx.net.

GESUCHE Dies + Das

Welcher versierte Modellbahner baut mir hier in München Roco-GeoLine-Gleis mit Bettung sowie sämtliche Unterflur-Weichenantriebe zusammen, ich zahle per Stunde € 30,–. Hollrotter, Tel.: 089/987128.

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Märklin, Fleischmann, Trix, Arnold, LGB. Freue mich über jedes Angebot, freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733 931, E-Mail: MU21gmx.de.

Ankauf von hochwertigen Modellbahnen aller Spurgrößen. 0173/8384894, winfried.weiland@web.de.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Suche Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Angebote an hvo@gmx.com.

www.vgbahn.de

Brawa 7811 Blinklichtüberwachungssignal Spur N, zahle € 20,–. Tel.: 0177/3102777 (ab 18 Uhr).

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Kommen Sie persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni.s@arcor.de.

Ich habe wieder Kapazitäten frei! Gerne übernehme ich die Planung + den Bau Ihrer Modellbahn sowie die künstlerische Gestaltung von Hintergründen nach Ihren Wünschen. Tel.: 07181/989844, E-Mail: erich.thalheimer@t-online.de.

Wir suchen ständig Modelleisenbahnen aller Spurweiten zum Ankauf. Selbstabholung bundesweit und benachbartes Ausland. Angebote bitte an Uwe Quiring Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810, uwe-quiring@t-online.de.

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

Suche für meine private Sammlung Loks und Wagen in Spur 1 von Kiss – Dingler – KM 1 – Hübner – Fulgurex – Lemaco – Märklin und andere. Angebote bitte an harald4241@live.de oder 02641/28466.

Ankauf Modelleisenbahn u. Blechspielzeug bundesweit. Alle Spuren, auch 0 u. 1. Markus Henning, Tel.: 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com. Gerne Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, LGB etc.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Bockholt: Lok 18 314 in Spur 1 von Sammler gesucht. Verkaufe von Proform 52 9900 Kohlenstaub, Einzelstück. Tel.: 030/22055858.

LGB-Sammlung oder Anlage, auch Echtdampfmodelle von privatem Modellbahnfreund bei fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Ankauf von hochwertigen Modellbahnen aller Spurgrößen. 0173/8384894, winfried.weiland@web.de.

GESUCHE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche Märklin Modellgleis, alles anbieten. Tel.: 0157/38324410, s170s170@outlook.de.

Suche Fleischmann 4141 BR 24 DRG. Nur neuwertige Ware anbieten. Tel.: 07258/7303 (abends).

Piko ME101 alle Farben gesucht, Talbotwagen Fabrikat Bock, Piko Nohab Gummiantrieb alle Far., Geschützwagen Fab. Dahmer alle So. P. Klein, Tel.: 05258/3642.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni.s@arcor.de.

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

Ankauf von hochwertigen Modellbahnen aller Spurgrößen. 0173/8384894, winfried.weiland@web.de.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

TT, N, Z, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Suche auch Saxonia von Tillig. Privater Sammler freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Kleinanzeigencoupon zum Runterladen unter https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen/bestellcoupon.html

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/Ladenauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel.: 09171/9588790 oder red_dust61@web.de.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

Gesucht! Gute (!!!) Originalfotos SW, historische Ansichtskarten und Farbdias gegen gute Bezahlung: Dampfloks, Elloks, Dieselloks, Triebwagen, Betriebsfotos mit Zügen von Deutsche Reichsbahn (alt), Deutsche Reichsbahn (nach 1945), Deutsche Bundesbahn, deutsche Privatbahnen, deutsche Werk- und Industriebahnen. Zeitraum bis ungefähr 1995. Keine PE-Fotos oder Ausdrucke. Gesucht: Ganze Bildsammlungen gegen gute Bezahlung. Auf Wunsch streng vertrauliche Abwicklung. Eisenbahnbildarchiv Jürgen-Ulrich Ebel, Postfach 250, D-48284 Telgte.

SONSTIGES

www.kieskemper-shop.de

www.modellbahnen-berlin.de

Versierter Modellbahnkonstrukteur selbstständig, hat kurzfristig Kapazität frei. Entwicklung, Konstruktion, Detaillierung, Zeichnungserstellung, etc. für alle Baugrößen. Kontakt: www.artec-engineering.de.

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de.

www.puerner.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Suche Modelleisenbahn-Fans u. Neueinsteiger „H0" aus dem PLZ-Ber. „79" zum Gedanken- u. Erfahrungsaustausch. Nähe PLZ-Gebiet „794" auch Stammtisch mögl. Freue mich über jede kurze u. aussagefähige Mail (mit Namen). hpscott@t-online.de.

www.menzels-lokschuppen.de

URLAUB
Reisen, Touristik

Urlaub an der Ostsee mit Eisenbahnromantik. Ostseebad Binz/Rügen: Gemütl. Fewo's für 2–4 Pers. mit direktem Blick auf die Haltestelle der dampflokbetriebenen Schmalspurbahn „Rasender Roland" u. 10 Min. zu Fuß zum Ortszentrum und Seebrücke mit Ostseestrand. Tel.: 038393/31488, www.amrasendenroland.de.

Urlaub mit meiner LGB in der nieders. Elbtalaue? Das geht! 2 Zi. FeWo mit Bad/Dusche, Sauna, TV, Küchenbenutzung. LGB-Außenanlage zum Mitspielen. Einzelheiten und Reservierung unter www.elblokomotive.de.

Nordsee Norden-Norddeich FeWo 57 m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, breite Türen, Terrasse, 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–. Hausprospekt anfordern. Haag, Tel.: 04931/13399.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, mit eigenem Hofladen. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

23.04.: Modellbahnbörse, 10–16 Uhr, mit großer Fahrzeugschau in 1:1, Eisenbahn-Erlebniswelt Horb/N., Isenburger Str. 16/2. Erster Museums-Öffnungstag 2016. Info-Tel.: 0711/8878140, info@svgmbh.com, www.eisenbahn-erlebniswelt.de

www.star-maerkte-team.de

www.modellbahnboerse-berlin.de
17.04./29.05.: 12679 Berlin „Freizeit-Forum" Marzahn. 01.05.: 01069 Dresden, „Alte Mensa". Jeweils von 10–14 Uhr. Info: Herzog, 0173/6360000.

www.bv-messen.de

24.04.: Modellbahnbörse von 11–16 Uhr in Burgdorf - Stadthaus. Infos: www.spielzeugbörsen.com

24.04.: 29. Modelleisenbahnbörse, 9–15 Uhr, im Hans-Reif-Sportzentrum, Jahnstr. 33, 90522 Oberasbach. Info-Tel.: 09103/2750.

www.adler-maerkte.de

06.05./07.05.: Ausstellung/Börse auf 500 qm in der Christus Gemeinde, 42277 Wuppertal, Windhukstrasse 102. Fr. 16–21 Uhr, Sa. 9–16 Uhr. christl. modellbahn team, E. Schnütgen 0202/710243.

07./08.05.: Ziegeleipark Mildenberg, Zehdenick, Ziegelei 10, von 10–17 Uhr, Modelleisenbahn-/Modellautobörse. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

08.05.: Modellbahnbörse von 11–16 Uhr in Buxtehude - Festhalle. Infos: www.spielzeugbörsen.com

14./15./16.05.: im DDM, Birkenstr. 5, 95339 Neuenmarkt, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt, von 10–17 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

05.06.: Modelleisenbahn-/Autobörse, 10–15 Uhr, Mehrzweckhalle, Am Bärenbach 4, 35260 Stadtallendorf. Tel.: 05651/5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de.

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
seit 35 Jahren www.adler-maerkte.de

17.04. Essen, Zeche Carl
Wilhelm-Nieswandt-Allee 100
24.04. Übach-Palenberg, CMC, Lohnhalle
Carlstr. 50
01.05. Bonn Bad Godesberg, Stadthalle
Koblenzer Str. 80
08.05. Solingen, Theater- und Konzerthaus
Konrad-Adenauer-Str. 71
16.05. Düsseldorf, Boston-Club e. V.
Vennhauser Allee 135
Marktzeiten 11-16 h
ADLER - Märkte GmbH - 40721 Hilden - Telleringstr. 14
Tel.: 02103-51133 - Fax: 02103-52929 - info@adler-maerkte.de

Termine
Modellbahnveranstaltungen
... hier macht KAUFEN richtig Spaß!
17.04. Osnabrück, Halle Gartlage
24.04. Dinslaken, Halle Trabrennbahn
01.05. Mülheim/Ruhr, Alte Dreherei
05.05. Herford, Alter Güterbahnhof
16.05. Castrop-Rauxel, Europahalle
22.05. Lengerich, Gempt-Halle
Marktzeiten April 11-16, Mai 11-15 Uhr
Weitere Termine unter www.bv-messen.de
OVGmbH, Postfach 1105, 48600 Ochtrup
Tel.: 02553-98773, Fax: 02553-98775

Modellbahn- Auto- Börse
von 10–15 Uhr
35260 Stadtallendorf: So. 05.06.,
Mehrzweckhalle, Am Bärenbach 4
Sylvia Berndt • Infos: Tel. + Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr)
geschäftl.: 05651/5162
Handy: 0176/89023526
E-Mail: jensberndt@t-online.de



136. Berliner Spielzeugbörse
Loewe Saal
In den Ludwig Loewe-Höfen
Wiebestr. 42 • 10553 Berlin-Moabit
So. 22.05.16, 10–14 Uhr
Eintritt 4,– €, Kinder bis 14 Jahre frei
ab 12.30 Uhr halber Eintritt
Spielzeug von 1900 bis heute
Info: R. Hebeling 030/7842346
Mobil: (0173) 3882000

Weitere Terminanzeigen finden Sie im Internet unter https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/termine

Eisenbahn-, Puppen- und Spielzeugmarkt
Samstag, 16. April, Kongresshalle Böblingen
von 11.00–15.30 Uhr
Modelleisenbahnen und Blechspielzeug
Info: Dr. R. Theurer 07 11/5 59 00 44, info@theurers.de

Jomo's MODELLEISENBAHN- & SPIELZEUGMÄRKTE

17. April	47 **Duisburg,**	Rheinhausenhalle, Beethovenstr.
17. April	33 **Kaunitz/Verl,**	Ostwestfalenhalle *10–16 Uhr
24. April	47 **Kamp-Lintfort,**	Stadthalle, Mörserstr.
24. April	30 **Hannover,**	Großmarkt, Am Tönniesberg
1. Mai	46 **Oberhausen,**	Revierpark Vonderort, Bottroper Str. *10–16 Uhr
8. Mai	44 **Bochum-Wattenscheid,**	Gänsereiterh., Wattensch. Hellweg
22. Mai	46 **Wesel,**	Niederrhein-Halle, An der Tent
29. Mai	58 **Schwerte,**	Rohrmeisterei, Ruhrstr.

Alle Märkte 11–16 Uhr außer *

... wie immer: Faire Anbieter! Ankauf • Verkauf • Tausch!
Jomo's Team 0231/4960981, Fax: 4960980, 0172/9544662

AUS DER IDEENKISTE

Planschbecken aus Dichtungsringen

Für die Ausgestaltung einer Kleingartenkolonie auf meiner N-Anlage fehlte mir noch eines der typischen Gartenplanschbecken. In meinem Dichtungssortiment für Wasserhähne wurde ich fündig. Hahnscheiben und O-Ringe oder mehrere O-Ringe aufeinandergeklebt ergeben die typische Form eines aufblasbaren Beckens. Die O-Ringe werden anschließend noch mit schwimmbadblauer Farbe gestrichen und mit ein wenig Modellwasser gefüllt. Schon ist die kleine Feierabendbastelei fertig und die Preiserlein können sich abkühlen. *Gerwin Kasserra*

Und es gibt sie doch ...

Modellbahnberge im Maßstab 1:1

Es ist ja richtig, dass es auf den meisten Modelleisenbahnanlagen zu viele künstlich aussehende Berge und Felsen gibt. Fährt man so durch die Natur fällt einem sofort auf, dass dies, außer vielleicht im Gebirge, nie dem Vorbild entspricht. Geradezu verspottet werden die Fertiggelände, die in den 1980er-Jahren eine große Verbreitung, vor allem bei Kindern und Jugendlichen, fanden. Doch für alle belächelten Modelleisenbahner möchte ich mit einem Foto aus dem Blautal bei Ulm, dem Urstromtal der Donau, den Gegenbeweis liefern. Selbst sehr dicht an einer Siedlung gibt es mitten in der Landschaft ziemlich kahle Felsenberge. Trotzdem sollten die Modellbahner ihre Felsen auf dem Fertiggelände mittels Gips und Naturmaterialien etwas aufbessern. Dies ist auf jeden Fall leichter, als Berge zu versetzen. *Heinz Sickert*



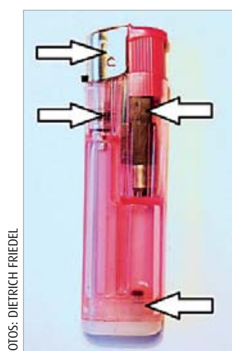
FOTO: HEINZ SICKERT

Einen großen Berg aus reinem Fels in unmittelbarer Nähe zu einer Wohnsiedlung, den gibt es nicht nur auf der Modellbahn.

Rundringe und Spiralfedern

Ersatzteilspender erleichtern die Materialbeschaffung

Wer kennt es nicht? Für manche Basteleien benötigt man winzige O-Ringe oder kleine Zugfedern, man findet sie aber nicht in seiner Bastelkiste. Die Beschaffung ist meist sehr schwierig und langwierig. Nicht so, wenn man selbst Raucher ist oder im Bekanntenkreis einen kennt. Denn Gasfeuerzeuge sind eine wunderbare Quelle für derartige Bauteile. Man muss sich nur die Mühe machen und ein leeres Feuerzeug demontieren. Als Ausbeute findet man Rundringe (Abmessungen: 4x1, 3,8 x 0,4 und 3 x 0,7 Millimeter) sowie Spiralfedern (Durchmesser 0,9 bis 2,6 Millimeter). Im Bild links sind die Fundstellen durch Pfeile gekennzeichnet. Das Bild rechts zeigt die Einzelteile eines zerlegten Ventileinsatzes für das Flüssiggas. Kostengünstiger geht es nicht, und der Nachschub ist auch immer gesichert. Amüsanter Nebeneffekt dabei, der Spender fühlt sich trotz seines Lasters endlich einmal wieder ernstgenommen – zumindest kurzzeitig. *Dietrich Friedel*





FOTOS: DIETRICH FRIEDEL

Ein leeres Feuerzeug ist nicht unbedingt nur Müll. Ihm lassen sich wertvolle Materialspenden entnehmen.

GUTES GELD FÜR IHREN TIPP

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.



Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

EINSTEIGEN UND LOSLESEN!

NEU!
inkl. DVD
€ 6,90

Träumen, staunen, einsteigen: Die neue Ausgabe von „Eisenbahn-Romantik“ weckt wieder Emotionen und bietet auf 116 Seiten gleichzeitig handfeste Informationen zu den schönsten Zügen und Bahnstrecken.

Heft 1/16 - mit DVD „Die moderne 01 der DB“
Best.-Nr. 401601 · € 6,90









Eine der bisherigen Ausgaben verpasst?
Bestellen Sie noch heute nach! Oder digital im Bahn-Kiosk für Ihr Tablet oder Smartphone.

Sichern Sie sich noch heute Ihre Vorteile:



- ✓ 4 Ausgaben + Prämie für nur € 25,–.
- ✓ Sonderpreis für ER-Clubmitglieder: nur € 20,–.
- ✓ **Ersparnis** von 10% bzw. 38% gegenüber dem Einzelheftkauf.
- ✓ **Kostenfreie Zustellung** nach Hause
- ✓ **Eine Prämie** Ihrer Wahl: eine Clubmitgliedschaft 2016 oder „Glacier-Express XXL“ oder einen Kalender „Die Harzer Schmalspurbahnen 2017“.
- ✓ Und zusätzlich die Gewinnchance auf zehn Eintrittskarten für das Hans-Peter Porsche TraumWerk in Anger





Eisenbahn-Romantik, Postfach 5324, D-79020 Freiburg, Tel. 0761/6966043, Fax 0761/66310
E-Mail eisenbahn-romantik@riogrande.de, www.vgbahn.de/abo



Ein ansehnliches Bauwerk ist die neue TT-Fabrik, mit markantem Turm, vielen Anbauten und hohem Schornstein ein echter Blickfang.

Auhagen hat einen von TT-Bahnern seit langem geäußerten Wunsch erfüllt und ein maßstäbliches Fabrikgebäude in 1:120 entwickelt. Jens Braun beschreibt den Bausatz.

Motoren für TT

Seit Ende letzten Jahres ist der schöne Bausatz von Auhagen lieferbar und schließt damit eine wichtige Lücke bei den Gebäudemodellen für die Baugröße TT. Das große Vorbild der Fabrik steht in Ganzlin (Mecklenburg-Vorpommern) in der Nähe des Bahnhofs und diente in früheren Zeiten als Brennerei. Heute ist die Fabrik restauriert und bietet einem regionalen Wirtschafts- und Bildungsverein eine neue Heimstatt.

Entsprechend des einstigen großen Vorbilds hat sich Auhagen für eine Darstellung der Weinbrennerei entschieden. Mit der vorgelagerten und überdachten Rampe und der großen Toreinfahrt in Verbindung mit dem stattlichen, 29 Zentimeter hohen Schornstein lässt sich aber auch eine Maschinenfabrik nachbilden. Ich habe mich für eine Motorenfabrik entschieden.

Geliefert wird der Bausatz in einer ansprechenden Verpackung mit einer ausführlichen Bauanleitung. Die Wände weisen eine sehr feine und stimmige Ziegelstruktur auf, weshalb es geradezu Pflicht ist, die Fugen farblich hervorzuheben. Die Methode dazu ist relativ einfach. Man braucht dazu wasserlösliche graue Farbe und Spülmittel. Das Tensid im Spülmittel hilft, die Farbe zu entspannen, so dass sie fast von allein in die Fugen läuft. Weiße Farbe wäre übrigens viel zu grell und würde den Gesamteindruck stören. Im Spülmittel darf allerdings kein Hautpflegemittel enthalten sein, da dieses rückfettend ist und so die Wirkung des Tensids einschränkt. Das gute alte „Fit" hat sich am besten bewährt. Beim Bemalen lässt sich nicht ganz vermeiden, dass teilweise auch auf den Ziegeln Farbe landet. Nach dem Trocknen kann diese einfach mit einem Holzspatel weggeschabt werden. Dafür eignen sich die Holzrührstäbchen, die in vielen Cafés zum Umrühren gereicht werden. Den Schornstein sollte man vor der farblichen Behandlung zusammensetzen. Alle anderen Teile werden erst nach dem

Ausfüllen der Fugen verklebt. Tritt beim Befestigen der Teile doch etwas Klebstoff an den Fugen aus, lässt sich das mit grauer Farbe gut kaschieren.

Nachdem alle Wandteile verklebt wurden, wird das Gebäude mit einem Hauch schwarzgrauer Farbe überzogen. Das geht am besten mit einer Spritzpistole. Für diese Zwecke reicht es, eine einfache Spritzpistole und eine Druckluftflasche aus dem Baumarkt zu verwenden. Ein teurer Kompressor ist nicht notwendig. Die Farbe muss man dazu sehr stark verdünnen und hauchfein über das Gebäude geben. Mein Tipp: Beim Spritzen neben dem Gebäude anfangen und erst dann, wenn die Farbe fließt, die Pistole über die zu lackierenden Flächen führen.

Die farbliche Behandlung macht den Unterschied

Die unter den Dächern befindliche Balkenkonstruktion und die Türen sind beim Vorbild aus Holz. Diese Teile werden vor dem Einbau mit matter brauner Farbe behandelt. Die Türklinken sind graviert und können mit einem wasserfesten Stift mit silberner Farbe nachgezogen werden. Permanentmarker mit sehr feiner Miene in unterschiedlichen Farben findet man im Künstlerbedarf.

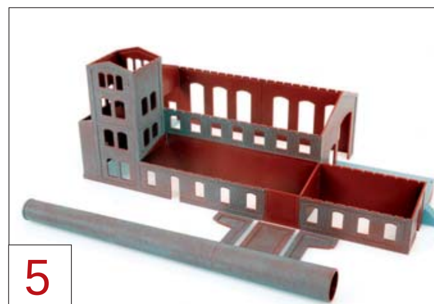
Die Fenster und Türen werden vor dem Einbau auf die Folie geklebt und dann ausgeschnitten. Der Vorteil dieser Vorgehensweise: Falls doch Kleber auf die Folie kommt und diese dann unansehnlich wird, kann man das betreffende Bauteil noch einmal wegnehmen und an anderer Stelle erneut auf die Folie kleben.

Da das Fabrikgebäude über schöne große Fenster verfügt, ist viel vom Inneren zu sehen. Es empfiehlt sich daher, auch die Innenwände farblich zu behandeln. Entscheidet man sich dafür, kann man dazu Farbe auf Nitrobasis verwenden und die Fenster gleich mit der Farbe einkleben. So entsteht kein unschöner Rand an den Klebestellen der Fenster. Dazu streicht man die Farbe bis an den Rand der Fensteröffnung und führt dabei den Pinsel zur Öffnung hin, das vermeidet einen Farbüberschuss an der Kante. Anschließend kann das Fenster in die noch feuchte Farbe eingelegt werden.

Unter dem Dach der Rampe habe ich eine Beleuchtung angebracht. Dafür eig-



1
Eine beträchtliche Anzahl an Kunststoff-Bauteilen erwartet den Modellbahner nach dem Öffnen der Packung.

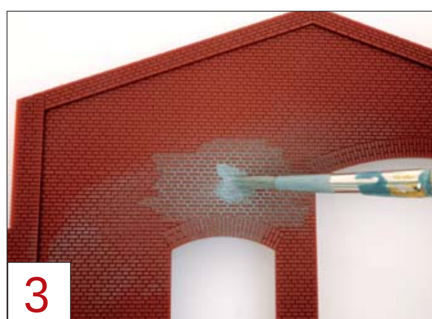

5
Alle Wandbauteile der Fabrik sind nun zusammengesetzt und warten auf den nächsten Arbeitsschritt.



2
Zur Hervorhebung der feinen Fugenstruktur verwendet man verdünnte, wasserlösliche graue Farbe. Das Spülmittel dient als Fließverbesserer.

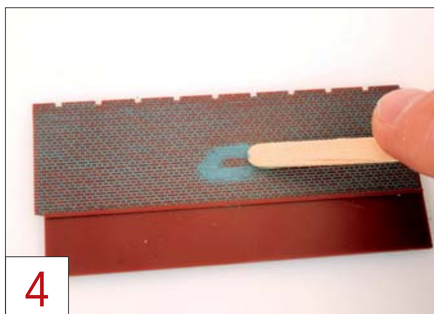


6
An den weißen Fensterrahmen werden Alterungsspuren mit graubraunem Wash nachgebildet.


3
Dadurch gelangt die Farbe fast von selbst auch in die feinsten Fugen. Für eine gleichmäßige Wirkung sollte man zügig arbeiten.



7
Alle Mauerflächen erhalten einen feinen Farbüberzug mit verdünnter schwarzgrauer Farbe aus der Spritzpistole.


4
Unerwünschte Farbe auf den Ziegeloberflächen lässt sich mit einem Holzspatel leicht wieder abschaben.

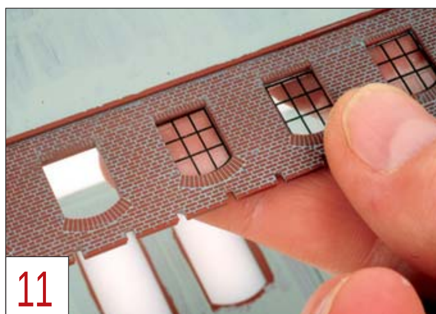

8
Mit einem Fineliner hebt man die Türklinken an den vorher graubraun bemalten Türen silbern hervor.



Die Fenster- und Türbauteile werden einzeln auf die transparente Folie aufgeklebt und dann ausgeschnitten.



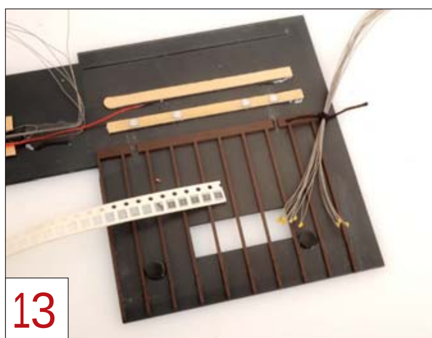
Die Gebäudeinnenseiten bemalt man mit heller Nitrofarbe (Lüftung!), die vorsichtig bis an die Fensterkanten aufgestrichen wird.



In die noch nicht getrocknete Farbe werden die Fenster eingesetzt. Kleberspuren lassen sich so sehr gut vermeiden.



Lampenschirme kann man aus dünnen Kunststoffplatten von Lebensmittelverpackungen ganz einfach selbst herstellen.



Für eine realistische Beleuchtung eignen sich SMD-LED und SMD-Widerstände am besten. Die Bauteile werden unter das Dach geklebt.



Die Kabel verlegt man durch die Dachbalken hindurch ins Gebäudeinnere. Dort sind weitere LED auf Holzleisten geklebt.



Das Zubehör für die Gestaltung der Laderampe kommt von Auhagen (Transportkisten und Elektromotoren) und Preiser (Figuren).



Auch die kleinen Ausstattungsteile wirken nach einer farblichen Behandlung und der anschließenden Alterung viel besser.

nen sich feine SMD-LED in warmweißer Lichtfarbe. Als Widerstände sollten ebenfalls SMD-Elemente verwendet werden. Einzig die beiden passenden Lampenschirme habe ich selbst gebastelt. Dazu eignet sich eine kleine Kunststoffplatte, wie sie zum Beispiel in Verpackungen von frischen Lebensmitteln enthalten ist. Die Lampenschirme lassen sich ganz einfach mit einem Locher ausstanzen, die Kabel der LED werden in das Innere des Gebäudes geführt. Dazu muss man die Holzkonstruktion unter dem Dach und auch die Wand einkerben. Ein scharfes Skalpell schneidet den weichen Kunststoff sehr gut. Auch im Inneren des Gebäudes wurden SMD-LED auf Holzleisten geklebt. Dazu eignet sich Zwei-Komponenten-Kleber. Die Holzleisten werden anschließend eingefärbt, und zwar so, dass nur noch die LED frei von Farbe sind.

Die überdachte Rampe verlangt geradezu danach, ausgestaltet zu werden. Da es sich um eine Motorenfabrik handelt, bieten sich die Elektromotoren und Transportkisten aus dem Sortiment von Auhagen an. Passende Figuren, Paletten und kleine Kisten gibt es von Preiser (Art Nr. 75050). Auch die Ausschmückungsteile sollten farblich behandelt werden. Dazu eignet sich ein Wash (stark pigmentierte, aber auch sehr dünnflüssige Farbe, die gut verläuft). So behandelt, geben Rampe und Ausstattungsteile die Atmosphäre eines Industriebetriebes gut wieder.

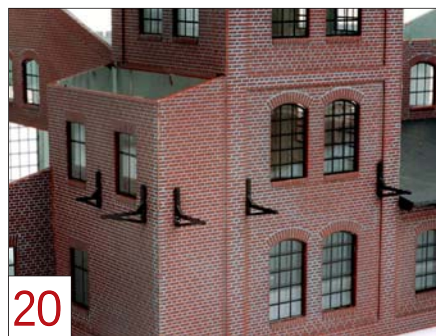
Auhagen liefert seit einiger Zeit ein neues Zubehörsystem, bei dem aus einzelnen Kunststoffteilen Rohrleitungen zusammengesetzt werden können. Zusätzlich werden Wandhalter, Bodenplatten und Stützen angeboten, mit denen sich die Rohrleitungen auch über den Hof der Fabrik verlegen lassen. Als Maßstab ist zwar 1:87 angegeben, das Rohrleitungssystem eignet sich aber auch für TT. Die Rohrleitungen sollen an den Wänden meiner Fabrik verlaufen. Wandstützen liegen dem Rohrleitungs-Bausatz bei. Die Schwierigkeit besteht nun darin, die Wandstützen auf den bereits farblich behandelten Wänden zu fixieren. Ein Kunststoffkleber scheidet aus, da dieser Flecken hinterlassen würde. Inzwischen gibt es von einigen Anbietern geruchsfreie Sekundenkleber. Diese gasen nicht aus und hinterlassen deshalb keine weißen Stellen. Damit lassen sich die Wandstützen und Rohrleitungen prob-



Die Laderampe wird noch vor ihrem Einbau separat fertig ausgestaltet. Das erleichtert das Platzieren der kleinen Teile.



Für die Detaillierung der Außenwände werden H0-Rohrleitungen von Auhagen verwendet. Der falsche Maßstab stört nicht.



Zunächst werden die Wandstützen angebracht, die dem Rohrleitungs-Bausatz beiliegen.

lemlos verkleben. Auch die Rohrleitungen sollte man anschließend mit einem Wash altern.

Im Hof der Fabrik darf ein Anschlussgleis nicht fehlen. Dessen Verlegung wird im nächsten Teil beschrieben.

Die neue Fabrik von Auhagen ist ein sehr schöner und passgenauer Bausatz, der in fast allen Epochen eingesetzt werden kann. Mit etwas Fantasie und einigen ergänzenden Ausstattungsdetails entsteht daraus ein attraktiver Hingucker für jede TT-Anlage. ☐ *Jens Braun/abp*



Zum Befestigen eignet sich Sekundenkleber am besten. Dessen nicht gasende Variante hinterlässt keine weißen Schlieren.



Stück für Stück ergänzt man das Leitungssystem mit Bögen, Verzweigungen und Absperrhähnen.

Das TT-Diorama rund um die neue Fabrik konnte kurz vor Redaktionsscluss noch fertiggestellt werden.

FOTOS: JENS BRAUN

Lange Zeit fiel bei Schmalspurzügen das markante Seilsystem an den Wagendächern auf. Auch im Modell lässt sich diese typische Bremseinrichtung nachbilden.

Bindfaden-Bremse



Besser bekannt war das Seilsystem unter dem offiziellen Namen Heberleinbremse. Diese war in der Frühzeit der Eisenbahn vor allem bei Schmalspurbahnen weit verbreitet und hielt sich auf einigen Strecken bis in die 80er-Jahre hinein. Noch heute kann man sie im Preßnitztal oder im Lößnitzgrund bei Museumszügen bestaunen.

Zu den typischen, auf den ersten Blick erkennbaren Teilen der Heberleinbremse gehören die Führungsrollen mit durchgehendem Seil auf den Wagendächern sowie das Umlenk-Hebelsystem hinunter zur eigentlichen Bremseinrichtung, die sich unter dem Wagenboden befindet. Die Funktion der Bremse ist simpel, aber betriebssicher. Jeder Wagen verfügt über ein Seil, welches an jedem Ende einen Schnellverschluss besitzt. Beim Spannen der Bremsleine wird über diese Rollenkombination und eine Zugstange ein Gewicht angehoben. In jedem Wagen oder Drehgestell befindet sich auf der Achswelle eines Radsatzes eine Reibrolle. Auf der Welle der dazugehörenden zweiten, losen Reibrolle ist eine Kette befestigt, über die durch Drehbewegung die Bremse im betreffenden Wagen (oder Drehgestell) angelegt wird. Sobald sich die Bremsleine lockert, senkt sich das Gewicht und zieht die lose Reibrolle gegen die fest auf der Achswelle sitzende. Die lose Reibrolle wird dadurch in Drehung versetzt und zieht die Bremssohlen gegen die Räder. Die Bremskraft wird somit durch die Bewegungsenergie des Zuges generiert.

Im Modell, vor allem im kleineren Maßstab, war eine realistische Nachbildung der feinen Rollen und Gestänge in der Vergangenheit nur mit Ätz-und Feingussteilen der Kleinserienhersteller möglich.

Das Schmalspurprogramm von „profi modell thyrow" (PMT) ist zu einem Teil aus der Produktion von Technomodell in Dresden übernommen worden. Die Modelle sind zwar vorbildgetreu ausgeführt, aber zum Beispiel aus Gründen des Transports und Spielwertes nicht in allen Teilen filigran ausgefallen. PMT hat einen Teil dieser Fahrzeuge bereits überarbeitet und mit neuen, wesentlich feineren Teilen ausgestattet.

Für die Besitzer älterer Modelle hat PMT nun verschiedene Zubehörsätze in sein Programm aufgenommen, so zum Beispiel

Einfache Umrüstung älterer Modelle

die Heberlein-Bremseinrichtung für GG-Wagen, Artikelnummer 57651 (14,50 Euro). Der Nachrüstsatz besteht aus einem neuen Dach, das alle passgenauen Bohrungen enthält, und aus normalen Seilrollen, Seilrollen mit Hebelsystem sowie einer Seilrolle mit Seitenführungsrollen nebst zwei Stützen (Bild 2).

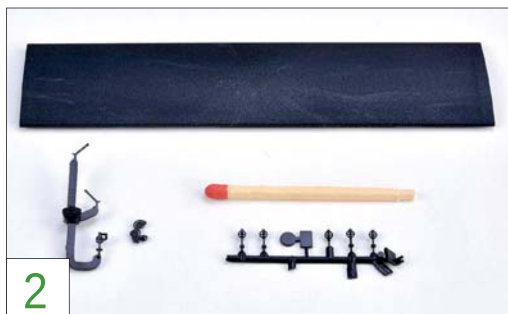


1983 konnten im Bahnhof Mügeln noch ein vierachsiger G-Wagen sowie ein Packwagen mit der Ausrüstung der Heberleinbremse beobachtet werden.

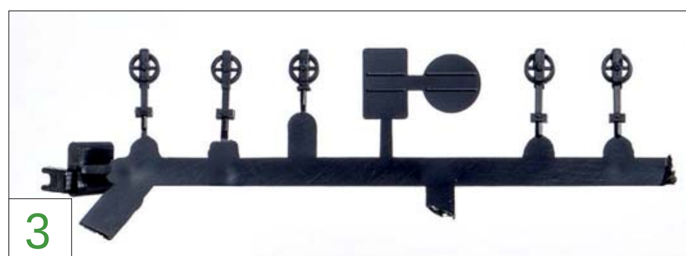
Einst typisch für Schmalspurzüge: die Heberleinbremse. Mit Zurüstteilen und Gummifaden lässt sich die Bremseinrichtung filigran nachbilden.



Das Aussehen des Ursprungsmodells leidet etwas durch die klobigen Rollen-Nachbildungen auf dem Dach.



Im PMT-Umbausatz für GG-Wagen sind alle erforderlichen Teile einschließlich eines Daches mit passenden Bohrungen enthalten.



In der Vergrößerung erkennt man, wie sauber die einzelnen Bauteile gefertigt sind.



Mit weiteren Zurüstsätzen lassen sich auch andere Wagentypen verfeinern.



5

Der Umbau gelingt mit einfachsten Mitteln. Zunächst wird das Dach des Ursprungsmodells abgehebelt.



6

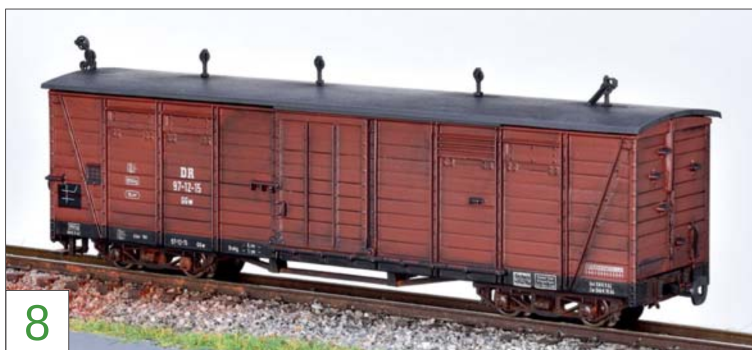
Im Vergleichsbild erkennt man die unterschiedlichen Ausführungen der Rollenhalter.



7

An einer Dachseite sitzt die Seilrolle mit Seitenführung. Deren Strebe fehlt noch.

FOTOS (10): RAINER ALBRECHT



8

Der Wagen mit dem umgebauten Dach erhielt noch dezente Betriebsspuren am Gehäuse und an den Drehgestellen.

Der Umbau ist relativ einfach und benötigt außer Klebstoff (dünnflüssiger Sekundenkleber hat sich bewährt) und Pinzetten kaum Weiteres. Eine ruhige Hand und eine Lupe sind jedoch von Vorteil.

Zuerst trennt man das ursprüngliche Dach mit Zahnstochern oder kleinen Holzkeilen vorsichtig vom Wagenkasten. Nun wird das neue Dach mit den Zurüstteilen versehen, und dann heißt es abwarten, bis der Klebstoff jeweils getrocknet ist. Für das Anbringen der Rollen mit den Umlenkhebeln an einer Wagenseite ist es hilfreich, am Ende des Daches mittig eine kleine Kerbe (zirka 0,6 x 0,6 Millimeter) einzuarbeiten, was mit einem Skalpell kein Problem ist. Das Ankleben gelingt dann leicht.

Wer nun dem komplettierten Dach noch etwas Patina geben möchte, sollte das vor dem punktuellen Verkleben mit dem Wagenkasten vornehmen. Für die Befestigung eignet sich Ruderer L530, der bereits mit winzigen Tröpfchen eine solide Verbindung herstellt. Anschließend kann auch der restliche Bereich gealtert werden.

Das war es auch schon – eine kleine Bastelei von zirka einer Stunde mit großer Wirkung. Der Unterschied zwischen dem alten und neuen Zustand ist gravierend und lohnt den Aufwand. Info: www.pmt-modelle.de □ *Rainer Albrecht/abp*



99 1563 führte im August 1970 in Oschatz einen Zug mit Heberleinbremse.

FOTO: SLG. ALBRECHT

Wie sie es in Sonneberg immer wieder hinkriegen? Obwohl kleine Maßstabs-Kompromisse eingegangen wurden, ist der Gesamteindruck stimmig.

Gerade eben erst in Nürnberg gezeigt, schon im Handel. Piko gehört zur schnellen Truppe und liefert rechtzeitig zu Beginn der Gartenbahn-Saison ein Spur-G-Modell der Baureihe 132 aus

Groß-Thüringer



Hier sitzt der Chef persönlich am Fahrstufenschalter. Auch in der Spur-G-Ludmilla darf die Figur des Piko-Inhabers Dr. René Wilfer nicht fehlen.

Der Groß-Russe wird nun auch aus Sonneberg geliefert. Gartenbahner können sich zur Saison 2016 auf ein ganz besonderes Zugpferd freuen. Denn Piko hat nicht irgendeine 132 als Vorbild gewählt, sondern die Lok mit der Betriebsnummer 132 478, die wir in der letzten Ausgabe des MEB auf Seite 20 explizit vorgestellt haben. 132 478 war jene Lokomotive, welche im Herbst 1989 den ersten Zug mit Ausreisewilligen von Prag über Dresden nach Hof brachte. Sie ist bis heute auf Deutschlands Schienen unterwegs, inzwischen als modernisierte 233 478.



FOTOS: BAUER-PORTNER

Auf den ersten Blick eine ordentliche Nachbildung des 132-Drehgestells. Wer genauer hinsieht, erkennt dennoch ein paar Vereinfachungen.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Piko
- **Bestellnummer:** 37580 (analog)
- **Rahmen/Gehäuse:** Metall/Kunststoff
- **Antrieb:** Je Drehgestell ein Motor
- **Haftreifen:** Zwei
- **V_{max}:** 115 km/h (16 Volt)
- **V_{min}:** 10 km/h (1,6 Volt)
- **Gewicht:** 4410 Gramm
- **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiges Dreilicht-Spitzen- und Schlusssignal
- **Schnittstelle:** Piko
- **Zubehör:** Zwei Tausch-Pufferträger mit Mittelpuffern
- **Preis:** 449 Euro (UVP)

Bei Spur-G-Neuheiten von Piko gilt der erste Blick meist der Maßstäblichkeit. Denn, obwohl der Gesamteindruck bei den meisten Fahrzeugen der letzten Jahre immer sehr gut war, nahmen es die Sonneberger Konstrukteure mit den Längenmaßen nicht immer ganz genau. Da wurde schon einmal eine Lok geschickt verkürzt nachgebildet. Pikos 132 478 ist 72 Zentimeter lang, und das entspricht relativ genau dem vor allem auch bei US-Gartenbahnmodellen beliebten Maßstab 1:29, denn das Vorbild weist eine Länge von 20,6 Metern auf. Das Piko-Modell ist mit knapp 17 Zentimetern über Schienenoberkante ein klein wenig zu hoch, wenn man den Maßstab 1:29 als Orientierungsmarke beibehält. Unter diesem Gesichtspunkt ist der Achsstand im Drehgestell auch geringfügig zu kurz, während der Abstand der Drehzapfen ein wenig zu groß ausfiel. Die Abweichungen in der Maßstäblichkeit fallen einem jedoch erst auf, wenn man das Maßband anlegt, und der Gesamteindruck des Modells ist auf jeden Fall stimmig.

Mit einem Gewicht von rund 4,4 Kilogramm ist die Piko-Lok ein ganz schöner Brocken. Der Modellbahner sollte ihn tunlichst nicht durch die kleinsten Gartenbahnradien jagen, auch wenn der Sonneberger Groß-Russe das über sich ergehen ließe. Die Bedienungsanleitung sieht lediglich einen Mindestradius von 600 Millimetern vor, aber in solch engen Kurven schaut die Lok verboten aus.

Die Detaillierung ist – wie bei Piko-G-Modellen üblich – gut, aber nicht übertrieben filigran. Das heißt, alle wichtigen Details sind nachgebildet, aber Lüfter sind eben nicht durchbrochen und Kleinteile, die umgehend abbrechen oder verloren gehen könnten, sind Mangelware. Die Türen sind nicht zu öffnen und die Drehgestellblenden zeigen die wichtigsten Elemente der Federung und der Bremsanlage, aber die Bremsklötze liegen nicht in der Radebene.

Tauglich für den harten Freilandbetrieb

Diese Lok ist für den anspruchsvollen Einsatz unter blauem, aber auch verregnetem Himmel konstruiert. Robustheit ist wichtig. Das Modell wirkt dennoch keineswegs plump. Dass dies so ist, dazu tragen die saubere Lackierung und Bedruckung bei. Das DR-Rot ist gut getroffen, die Trennkanten sind gestochen scharf ebenso wie die Anschriften, die verraten, dass die Lok am 31. August 1987 ihre letzte Untersuchung hatte und zum Bw Reichenbach gehört, wo sie von Mai 1988 bis Mai 1993 beheimatet war.

Die Fahreigenschaften des analogen Modells sind ausgewogen. Pikos Ludmilla erreicht bei der NEM-Spannung von 16 Volt eine Höchstgeschwindigkeit von 115 km/h. Das ist angesichts einer Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 130 km/h ein bisschen zu wenig. Auf den typischen Gartenbahnanlagen reicht dieses Tempo jedoch völlig aus. Der Auslauf beträgt wenige Zentimeter.

Das Testmodell verfügt über einen fahrtrichtungsabhängigen Rot-Weiß-Lichtwechsel und ist selbstverständlich für den Digitalbetrieb vorbereitet. Der Tank besitzt an der Unterseite bereits Schalllöcher für den einzubauenden Lautsprecher. Digital und mit einem ordentlichen Soundpaket ausgestattet, dürfte der Groß-Thüringer aus Sonneberger Produktion zu einem Gartenbahn-Highlight des Jahres werden.

Für den sehr guten Preis von 449 Euro erhält man eine robuste Lok, die ihrem Vorbild äußerlich sehr nahe kommt. □ *al*



Gut gemacht, ohne übertrieben zu sein. Gartenbahner legen großen Wert auf Robustheit und wollen dennoch Modelle, die wie ihre Vorbilder aussehen.

Die 99 6001 im Maßstab 1:22,5 repräsentiert weitgehend den aktuellen Vorbildzustand mit Druckluftbremse.

Nach einem Vorbild der Harzer Schmalspurbahnen (HSB) stellte der Viernheimer Großbahnspezialist Kiss ein Modell der 99 6001 im Maßstab 1:22,5 vor. Es ist die erste vorbildgerechte Umsetzung des Einzelgängers für Gartenbahner.

Primaballerina



Am Langkessel und an der Rauchkammer finden sich alle markanten Kleinteile, darunter filigrane Stromleitungen. Auch ein Werkzeugkasten auf dem Wasserbehälter wurde nicht vergessen.

Pünktlich zur bevorstehenden Gartenbahnsaison erreichte uns das beeindruckende Modell. Im Gegensatz zur Jahrzehnte alten und nicht als vorbildgetreu zu bezeichnenden LGB-Konstruktion darf sich das Pendant von Kiss tatsächlich so nennen, entspricht es doch hinsichtlich Maßstäblichkeit, Detaillierung und Funktionsumfang dem Anspruch an heutige Modelle.

Die Neuerscheinung von Kiss ist in zwei Varianten der Deutschen Reichsbahn erhältlich, in Schwarz mit einer Epoche-III-

Beschriftung des Jahres 1967 und Spitzziffern sowie in grün-schwarzer Lackierung, als „N.W.E. 21" bezeichnet, wie sie von 1991 bis 1994 eingesetzt war.

Das Modell wird, auf einem MDF-Sockel verschraubt und durch Polystyrol geschützt, in einem stabilen Karton geliefert. Eine Bedienungsanleitung und eine Anleitung für den Decoder „ESU LokSound XL V4.0" liegen bei. Bei der Erstellung ersterer hätte etwas mehr Sorgfalt nicht geschadet, haben sich doch einige offensichtliche Fehler eingeschlichen.

Die Ausführung des Modells selbst ist widersprüchlich. So erhielt die in Schwarz gehaltene Variante von Kiss zwar eine den späten 60er-Jahren entsprechende Beschriftung, sie kann aber in ihrem konstruktiven Zustand, beispielsweise ohne Zentralverschluss und große Dachlüfter sowie mit geschweißtem Kohlenkastenaufsatz, tiefergesetzten hinteren Laternen und Druckluftbremse, erst ab 1986 als authentisch gelten. Der Hersteller hat sich bei seinen Recherchen offenbar weitgehend am heutigen Zustand des Vorbilds orientiert.

Die umfangreiche Detaillierung des komplett aus Metall bestehenden Modells lässt kaum Wünsche offen. Sie überzeugt zum Beispiel mit vollständig freistehenden Dampf-, Wasser-, Luft- und Stromleitungen sowie dem von der heizerseitigen Gegenkurbel bewegten Schmierpumpenantrieb oder mit filigranen Zylinderentwässerungen. Die Rauchkammertür lässt sich zwar öffnen, jedoch verbirgt sich dahinter nicht etwa die Nachbildung der Rauchkammereinrichtung, sondern der Raucherzeuger. Anders dagegen der Sandkasten auf dem Kesselscheitel: Dort kann erst der kleine Vorreiber bewegt und dann der Deckel geöffnet werden. Zum Vorschein kommt sodann eine Füllung aus echtem Sand. Auch die Führerhaustüren geben, nach innen geöffnet, den Blick auf die reich detaillierte Stehkesselrückwand frei. Hätte Kiss es nicht versäumt, auch die beiden gläsernen Oberlichter nachzubilden, ließe sich die Vielzahl farblich abgesetzter Hebel, Räder und Manometer dank eines größeren Lichteinfalls noch besser betrachten. Setzt man das beiliegende Lokpersonal in den Führerstand, ist die Sicht auf den Kessel freilich ohnehin etwas eingeschränkt. Erwähnenswert ist auch die Nachbildung der beiden Hakenkupplungen mit funktionierendem Balancierhebel.



Die geöffnete Heizertür gibt den Blick auf die Stehkesselrückwand frei. Fast möchte man einsteigen.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Kiss
- **Bestellnummern:** 76111 (schwarz), 76112 (schwarz/grün)
- **Material:** Messing
- **Antrieb:** Bühlermotor im Stehkessel, über Zahnriemen auf Treibachse
- **Haftreifen:** Keine
- **Gewicht:** etwa 4,5 Kilogramm
- **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiges Dreilicht-Spitzen- und Schlusssignal, Führerstands-, Triebwerks- und Feuerbüchsenbeleuchtung
- **Zubehör:** Lokführerfigur, Heizerfigur
- **Decoder:** ESU LokSound XL V4.0
- **Preis:** 2690 Euro (UVP)

Der Antrieb des etwa 4,5 Kilogramm schweren Modells erfolgt durch einen Bühlermotor, welcher über einen Zahnriemen auf die Treibachse wirkt. Alle Achsen sind, wie die beiden Mittelpuffer, gefedert. Die Radreifen bestehen aus Edelstahl. Die Fahreigenschaften sind gleichmäßig, lediglich beim Verzögern des Testmodells war gelegentlich ein leichtes Rucken wahrnehmbar. Das Modell befährt Radien von mindestens 780 Millimetern und ist für vorbildgerecht gebildete Miniaturzüge ausreichend zugstark.

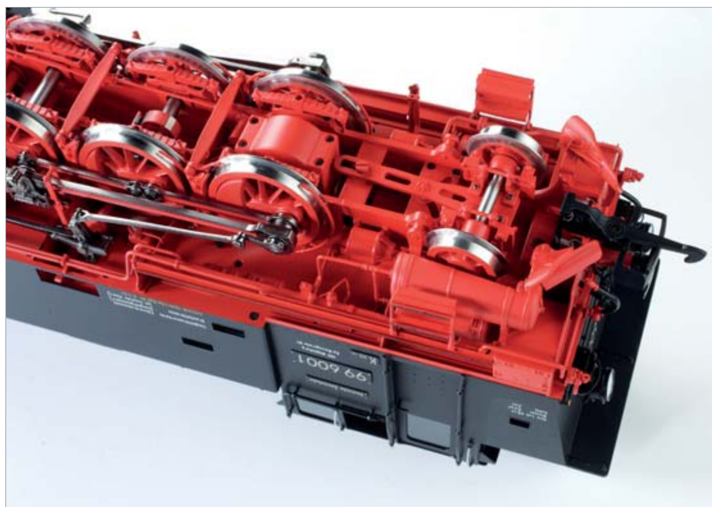
Detailreichtum und Funktionsvielfalt

An Lichtfunktionen bietet die Kiss-Lokomotive neben dem fahrtrichtungsabhängigen Spitzen-/Schlusssignal auch eine Feuerbüchsen-, Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung. Mit der lauten und deutlichen Wiedergabe der digitalen Soundfunktionen macht die kleine 99 6001 ihrem Vorbild, welches scherzhaft „Ballerina" genannt wird, alle Ehre. Ganze 17 Geräuschfunktionen, wie Kurvenquietschen, Injektor, Abschlammen oder Sanden, warten darauf, abgerufen zu werden. Lediglich die ESU-Bahnsteigansagen im Pseudodialekt wollen nicht so recht gefallen.

Der Raucherzeuger sorgt für eine geschwindigkeitsabhängige Abgasentwicklung. Der Packung liegen jeweils eine Lokführer- und Heizerfigur bei.

Wer auf möglichst authentische Modelle für seine Gartenbahn Wert legt, kommt um Kleinserienfahrzeuge wie jene von Kiss kaum herum. Mit der 99 6001 ist nun eine der populärsten Schmalspurlokomotiven als hochwertiges Metallmodell verfügbar. □ *Olaf Haensch*

FOTOS: FRANK ZARGES



Auch im Fahrwerksbereich ist das neue Kiss-Modell der 99 6001 reich detailliert. Gut zu erkennen ist der gekapselte Antrieb zwischen den beiden Treibrädern.



Für alle Spurweiten und Systeme: Die alte Fantasie-Dampflok von Märklin sollte mit ALAN genauso gut laufen wie zeitgemäße Lokmodelle.

Nach intensiver Vorbereitungszeit und zahlreichen Messeauftritten wird die neuartige ALAN-Modellbahnsteuerung nun ausgeliefert. Wir testen die Version 1.0.

Countdown beendet

Es funktioniert. Diese Erkenntnis war nach der intensiven und kurzfristig anberaumten Testphase nicht vorbestimmt. Angesichts einer völlig neuartigen Konzeption der Modellbahnsteuerung waren sowohl die Erwartung als auch die Skepsis beim Autor zugegebenermaßen hoch. Doch mit jedem Schritt, der erfolgreich abgeschlossen werden konnte, wuchs die Zuversicht, am Ende und in kurzer Zeit einen erfolgreichen Probebetrieb durchführen zu können.

Das ALAN-System der Firma „TOY-TEC" in Wangen bei Göppingen stellten wir erstmals im MEB 11/2014 vor. Seitdem wurde intensiv an der Produktionsreife des Systems gefeilt und man nutzte einige große Messeauftritte dazu, die Reaktionen und Wünsche des Publikums kennenzulernen. Prinzipiell hat sich an der Idee nichts verändert: alle Systeme, alle Baugrößen. Sowohl analoge als auch digitale Fahrzeuge, egal ob im Gleichstrom- oder Wechselstromsystem, können mit ALAN gesteuert werden. Lediglich für Trix-Express bietet man bei „TOY-TEC" (noch) keine Lösung an.

Im Prinzip arbeitet das ALAN-System wie eine sehr ausgefeilte Z-Schaltung: Im Idealfall, um die volle Funktionalität der Steuerung ausschöpfen zu können, wird

Für (fast) alle Systeme und Baugrößen geeignet

die Anlage in viele sinnvoll angeordnete (und für den Analogbetrieb: isolierte) Gleisabschnitte, so genannte Blöcke, unterteilt. Die Steuerung errechnet und prognostiziert, welche Lok beziehungsweise welcher Zug sich in welchem Block befindet beziehungsweise befinden wird und regelt entsprechend den spezifischen Anforderungen des Modells dessen Fahrt. Der eingestellte Fahrweg dient dem System sowohl in Fahrtrichtung voraus als auch hinter dem Zug für die Gewährleistung des Flankenschutzes und der Blocksicherung. Unfälle sind mit großer Sicherheit ausgeschlossen. Dazu ist es notwendig, jede Lok beziehungsweise jeden Zug im System mit seinen konkreten Eigenschaften und einem treffenden Namen anzumelden. Doch nun der Reihe nach, noch läuft der Modellbetrieb ja gar nicht.

Eigentlich ist es selbstverständlich, doch im Zeitalter einfacher Apps und benutzerfreundlicher PC-Programme sei noch ein Hinweis angebracht: Vor Inbetriebnahme bitte die Gebrauchsanleitung lesen! „TOY-TEC" stellt auf seiner Website sowohl das ausführliche Benutzerhandbuch mit 137 Seiten als auch eine kompakte Einführung zum Download zur Verfügung. Beides soll-

te man im Wesentlichen kennen, um Enttäuschungen über vermeintliche Fehlfunktionen des zugegeben stellenweise komplexen Systems zu vermeiden.

Voraussetzung für die Inbetriebnahme ist das Vorhandensein eines Tablets oder eines PC mit der Möglichkeit einer Verbindung über WLAN. Das ALAN-System beinhaltet einen eigenen WLAN-Server, der vom Tablet oder PC aus mit (nur im Auslieferungszustand vorgegebenem) Passwort angewählt werden muss. Nun gibt man über einen Browser, möglichst eine aktuelle und leistungsfähige Version, die Adresse des ALAN-Servers ein, und schon geht es los. Die Bediengeräte greifen direkt auf die Funktionen und die Benutzeroberfläche des ALAN-Servers zu, eine Installation von spezieller Software ist nicht erforderlich. Auch ein Internetanschluss ist nicht notwendig. Für die Einrichtung der eigenen Anlage im ALAN-System ist ein Smartphone übrigens nicht ausreichend, wohl aber für das spätere Mitspielen als Lokführer.

ALAN stellt ein eigenes WLAN zur Verfügung

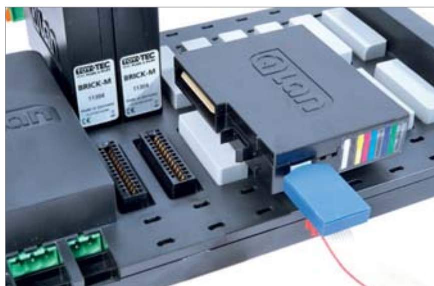
Im ersten Schritt muss die Anlage mit dem Gleisplan-Editor gezeichnet werden. Alle zunächst für den Betrieb notwendigen Komponenten, also die Gleise und Weichen, aber auch die Trennstellen der Blöcke und deren Stromeinspeisungen sind mit den entsprechenden Symbolen schnell ausgewählt, auf den Gleisplan gezogen und passend gedreht. Die stufenlose Zoom-Funktion und die immer tadellose Auflösung helfen bei dieser Arbeit. Weitere Komponenten der Anlage, wie Signale, Entkuppler oder Zubehör, können auch nachträglich noch eingefügt werden. Nun geht es an den Anschluss der einzelnen Komponenten. An das zentrale Gehirn der ALAN-Steuerung, treffend als BRAIN bezeichnet, wird eine BASE, eine Grundplatte mit Steckplätzen für die weiteren Bausteine angedockt. Ebenso erfolgt der Anschluss der Stromversorgung (PSU) mit Netzteil und Entstöreinheit. In die BASE werden die BRICKS gesteckt. Dabei handelt es sich um intelligente Mess- und Regel-Bausteine (sowie digitale De- und Encoder), die in drei verschiedenen Ausführungen zur Verfügung stehen. Neben einem Zubehör-BRICK gibt es zwei für die Fahrstromversorgung (Z bis



Komponenten-Überblick: Am BRAIN ist eine BASE angedockt, eingesteckt sind vier BRICKS. Hinten die PSU, vorn eine BOX.



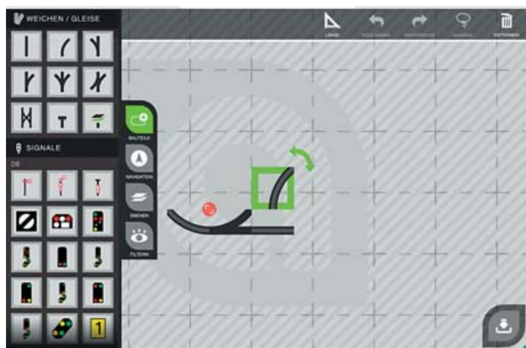
Die BOX dient quasi als Verteiler-Dose für die BRIDGES. Sechs davon (in gleicher Farbe) können bei dieser Version gesteckt werden.



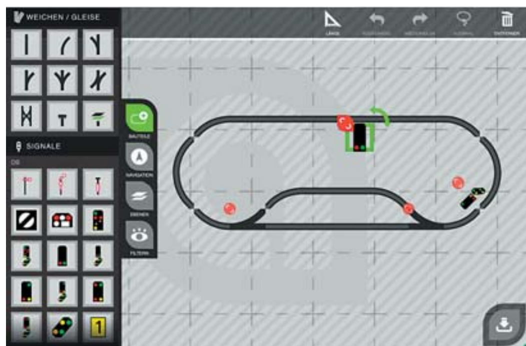
Die BASE bietet 16 Steckplätze für die BRICKS, die zusätzlich zum Stecker über zwei Rastnasen gesichert sind.



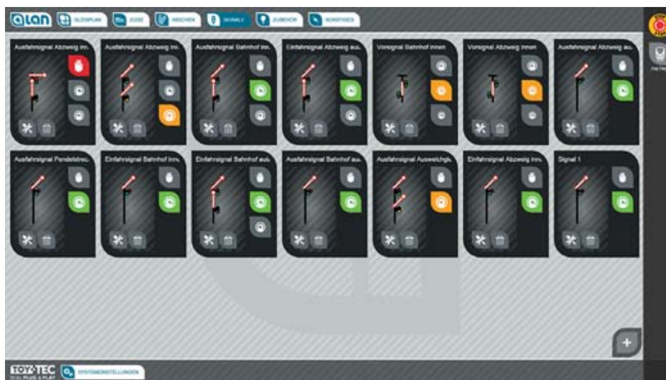
Die Spannungsversorgung aus dem Haushaltsnetz erfolgt über zwei Komponenten und wird in der Regel am BRAIN eingesteckt.



Der Gleisplaneditor funktioniert weitgehend selbsterklärend. Die einzelnen Symbole werden aus dem Vorrat gezogen und dann gedreht.



Sehr schnell ist das Testoval mit drei Signalen und zwei Weichen gezeichnet. Dann folgen Trennstellen und Gleisanschlüsse.



Alle Zubehörartikel, hier die Signale einer größeren Anlage, sollten eindeutige Bezeichnungen erhalten. Ihr aktueller Zustand lässt sich in einer zusammenfassenden Ansicht aufrufen.

SCREENSHOT: WERK



Der Gleisplan ist vollständig und mit allen Anschlüssen im System gespeichert. Wird die erste Lok aufgesetzt, folgt die Frage nach ihrer Identität.



Der erste Zug ist als „Güterzug" definiert. Rot wird die Belegung der Blöcke, gelb der zu erwartende Fahrweg dargestellt.

H0-DC, H0-AC und große Spurweiten). Für unsere Testanlage mit fünf Blöcken waren fünf BRICKS notwendig. Die Blöcke werden über die BRIDGES angeschlossen, in diesem Fall grüne Stecker mit zwei Anschlussklemmen für den Fahrstrom, die jedoch auch mit „Intellegenz" aufwarten können. Das ALAN-System ist über die Kennfarben sehr einfach fehlerfrei aufzubauen. Ausgänge und Eingänge der Bauteile sind mit Farbcodierungen versehen, nur gleiche Farben können kombiniert werden. Für den Anschluss der beiden Weichen mussten gelbe BRIDGES verwendet werden, die zunächst an einen Verteiler, die BOX, angesteckt wurden. Die BOX ist mit einem Flachbandkabel mit einem BRICK verbunden. Sobald eine BRIDGE eingesteckt wird, fragt die Steuerung nach: Welche Komponente wird angeschlossen? Wo befindet sie sich im Gleisplan? Die Konfiguration der Anlage mit Gleisabschnitten, Weichen, Signalen und sonstigem Zubehör wird fast zum Kinderspiel, wenn alle Eingaben zutreffend erfolgen.

Vor dem ersten Zugbetrieb ist es notwendig, die zum Testen eingesetzten Loks im System anzulegen. Auch das gelingt problemlos, hat man das (werkseitig sehr einfach gehaltene) Passwort für den Expertenstatus zur Hand. Nur im Expertenstatus können der Name der Lok beziehungsweise des Zuges und spezifische Eigenschaften, wie Höchstgeschwindigkeit, Anfahrschwelle oder Verzögerungswerte, eingegeben werden. Wird die Lok auf einen Gleisabschnitt gestellt, wird dieser nicht nur als Belegtmeldung rot ausgeleuchtet, sondern ALAN fragt nach dem Zug. Ein einfacher Fingertipp auf den vorher angelegten Zug, und die Fahrt kann beginnen. Mit dem Smartphone lassen sich das Anfahren und Bremsen auch über die dort meist eingebaute Gyro-Funktion steuern: Senkrecht gehalten, stoppt der Zug, waagrecht wird die Höchstgeschwindigkeit erreicht, wie bei einem Gaspedal.

Mit ALAN kann man eine Modellbahn auf einfachste Weise steuern, dies ist zweifellos das erste Fazit. Und das zweite? Der hohe Bedienkomfort und die anspruchsvolle Technik haben ihren Preis. □ *abp*

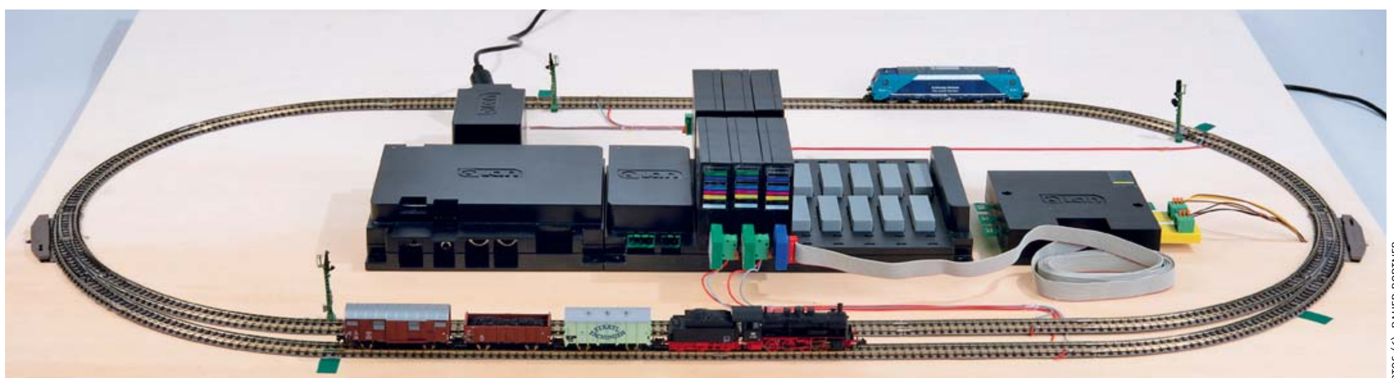


Tippt man das rote Zugsymbol an, öffnet sich dessen Fahrregler, der mit Tachonadel oder Tasten bedient wird. Unten erscheint die nächste zu befahrende Weiche.



Auf dem Smartphone bietet sich ein ähnliches Bild. Die Gyro-Funktion zeigt der rote Button neben dem Tacho.

SCREENSHOTS (6): BAUER-PORTNER



Angesichts des kleinen N-Testovals erscheint die dazu notwendige Steuerung etwas überdimensioniert. Fünf Blöcke sind über grüne BRIDGES an die jeweiligen BRICKS angeschlossen, die beiden Weichen über die gelben BRIDGES an eine BOX. Die Signale sind noch nicht angeschlossen.

FOTOS (6): BAUER-PORTNER

Bei einer Länge von 69 Zentimetern über Puffer und einem Gewicht von 5,8 Kilogramm verfügt der Triebwagen über eine sehr gute Zugkraft.

Das erste Triebfahrzeug der ESU-Marke Pullman, der Triebwagen ABe 4/4 II der Rhätischen Bahn, wird nun für die Spur G angeboten.

Bernina-Bezwinger

Mit dem RhB-Triebwagen ABe 4/4 II wählte man bei ESU ein Fahrzeug, das über mehrere Jahrzehnte tagtäglich auf der Strecke über den Berninapass zwischen St. Moritz und Tirano in Italien im Einsatz war. Egal ob als Regionalzug, vor Güterwagen oder im harten Wintereinsatz mit einer Schneeschleuder, die Triebwagen wurden sehr vielseitig verwendet.

Vier Varianten werden derzeit angeboten, darunter eine Epoche-III-Version und eine Ausführung, in der die meisten Triebwagen bis vor wenigen Jahren im Einsatz standen. Die Beschriftung der Gartenbahnmodelle ist sauber und der jeweiligen Epoche entsprechend angebracht. Die Triebwagen-Fronten verfügen vorbildgerecht über zahlreiche Anbauteile und Leitungen. Angetrieben werden die Modelle von zwei Bühlermotoren, die auf jeweils zwei Drehgestell-Radsätze wirken. Die Stromabnahme erfolgt ausschließlich über die Edelstahl-Radreifen.

Der Sounddecoder beherrscht die Digitalformate DCC, Motorola, M4 und Selectrix, eine Analogversion wird nicht angeboten. Was die Ausrüstung mit Digital-Funktionen anbelangt, setzt Pullman im Gartenbahn-Bereich neue Maßstäbe: Vom durchfahrenen Radius abhängiges Kurvenquietschen und Bremsfunken-Imitation beim starken Abbremsen an den Drehgestellen sind neu für die Spur G. Neben den vorbildgerechten Fahrgeräuschen und vielen weiteren Soundfunktionen lassen sich auch die fortlaufenden Stationsansagen der Bernina-Bahn abspielen. Die beiden Einholmstromabnehmer sind digital heb- und senkbar. Dem Servoantrieb ist es zu verdanken, dass die Ausfahrhöhe mittels CV-Programmierung des Decoders an die Fahrdrahthöhe angepasst werden kann. □

Hendrik Hauschild

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gute Detaillierung, sauberes Finish, gute Zugkraft, üppige Ausstattung mit Digitalfunktionen*

KONTRA: *Türen nicht zu öffnen*

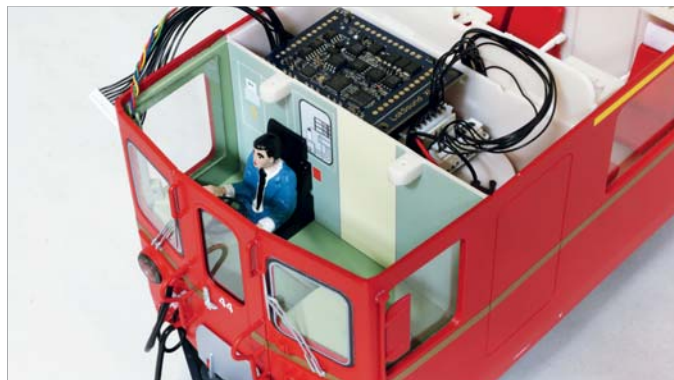
BESTELLNUMMER: *30133*

PREIS: *1395 Euro*

URTEILE:



FOTOS (3): HENDRIK HAUSCHILD



Die Modell-Varianten besitzen eine komplette Innenraumausstattung sowie eingerichtete Führerstände mit einem Lokführer auf einer Seite.



Freu´ dich nicht zu früh, Kleiner. Hinten sieht man so gut wie nichts!

Auch im Maßstab 1:87 wirkt ein aktueller Porsche schnittig und elegant.

Rennsemmel

Die Familie der Porsche-Modelle im Maßstab 1:87 bei Herpa wird durch die Miniatur des aktuellen allradgetriebenen Carrera 4 erweitert. Das Modell zeichnet sich nicht nur durch maßstäbliche und realistische Proportionen aus. Feinste Gravuren des Lüfters am Heck, das dort durchlaufende Rücklichtband und angesetzte Rückspiegel sind überzeugend ausgefallen. Dazu kommt eine sehr exakte Bedruckung mit mehrfarbigem Porsche-Logo auf der Motorhaube und dem Schriftzug am Heck. Auch die Bedruckung des Blendschutzes an Windschutz- und Heckscheibe wurde nicht vergessen. Die zierlichen Felgen sind dem Modelltyp entsprechend. Was jedoch fehlt, sind wie immer die Kennzeichen. ☐ *A. Bauer-Portner*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäblichkeit; Detaillierung; Inneneinrichtung; exakt eingesetzte Fenster; Lackierung und Bedruckung*

KONTRA: *Keine Kennzeichen*

BESTELLNUMMER: *038645*

PREIS: *14,50 Euro (UVP)*

URTEILE:



Das Vorbild des DBpbzfa-Steuerwagens fährt für den 3-Löwen-Takt.

Die DB AG-Doppelstockwagen in aktueller Ausführung kommen neu von Minitrix.

Weitsichtig

Wer oft Modellbahnausstellungen besucht, wird bestätigen, dass die roten Züge mit zwei Stockwerken nach dem ICE das bekannteste Produkt der DB AG sind, zumindest bei Kindern: „Schau mal, ein Doppeldecker!" Die entsprechenden Modelle sollte man als Hersteller im Sortiment führen. Minitrix liefert nun formneue Ausführungen folgender, bereits 2013 angekündigter N-Doppelstockwagen aus: den Steuerwagen DBpbzfa 766.0, die 2.-Klasse-Wagen DBpza 780.4 (mit Radabteil) und DBpza 780.1 sowie den 1./2.-Klasse-Wagen DABpza 785.2. Die sehr sauber gefertigten Modelle sind mit LED-Innenbeleuchtung ausgestattet, der Steuerwagen auch mit Zugzielanzeige und Weiß-Rot-Lichtwechsel. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Saubere Lackierung; detailreiche, mehrfarbige Bedruckung; sehr gut wirkende Beleuchtung*

KONTRA: *Modell läuft etwas schwer*

BESTELLNUMMER: *15380*

PREIS: *74,99 Euro (UVP)*

URTEILE:

KOMPAKT

Busch: Gartenlaube für H0

Stellvertretend für eine größere Bausatz-Serie zeigt sich hier die kleine Gartenlaube in DDR-Bauweise. In gleicher Machart wurden die Gebäude eines Ferienlagers als Lasercut-Bausätze ausgeliefert: eine LPG-Baracke, ein großer Speisesaal und ein Ausgestaltungs-Set mit Pförtnerhaus, Schranke, Appellplatz mit Fahnenmasten und Obelisk, Blumenkästen, Tafeln, Umzäunung und vielem mehr. Wie immer bei Busch bestehen die Bausätze aus einem Materialmix (Karton, Holz, Kunststoff) und sind einfach zu montieren. ☐ *abp*



AUF EINEN BLICK

PRO: *Gute Bauanleitung; Passgenauigkeit; ideenreiches Zubehör; auch für TT erhältlich*

KONTRA: *Preis*

BESTELLNUMMER: *1393*

PREIS: *16,99 Euro (UVP)*

URTEILE:

KOMPAKT

Railboys: Lokomobil für H0

In filigraner Zinnguss-Ausführung bietet der österreichische Hersteller Railboys Modelle eines Lokomobils an, wie es früher in der Landwirtschaft eingesetzt wurde, zum Beispiel als Antrieb für Dreschmaschinen. Die kleinen Kunstwerke sind als Bausätze und Fertigmodelle zu haben. Auch eine Variante mit abgeklapptem Schornstein für den Transport sowie eine bunte Kirmes-Ausführung sind erhältlich. Info: www.railboys.at ☐ *abp*



AUF EINEN BLICK

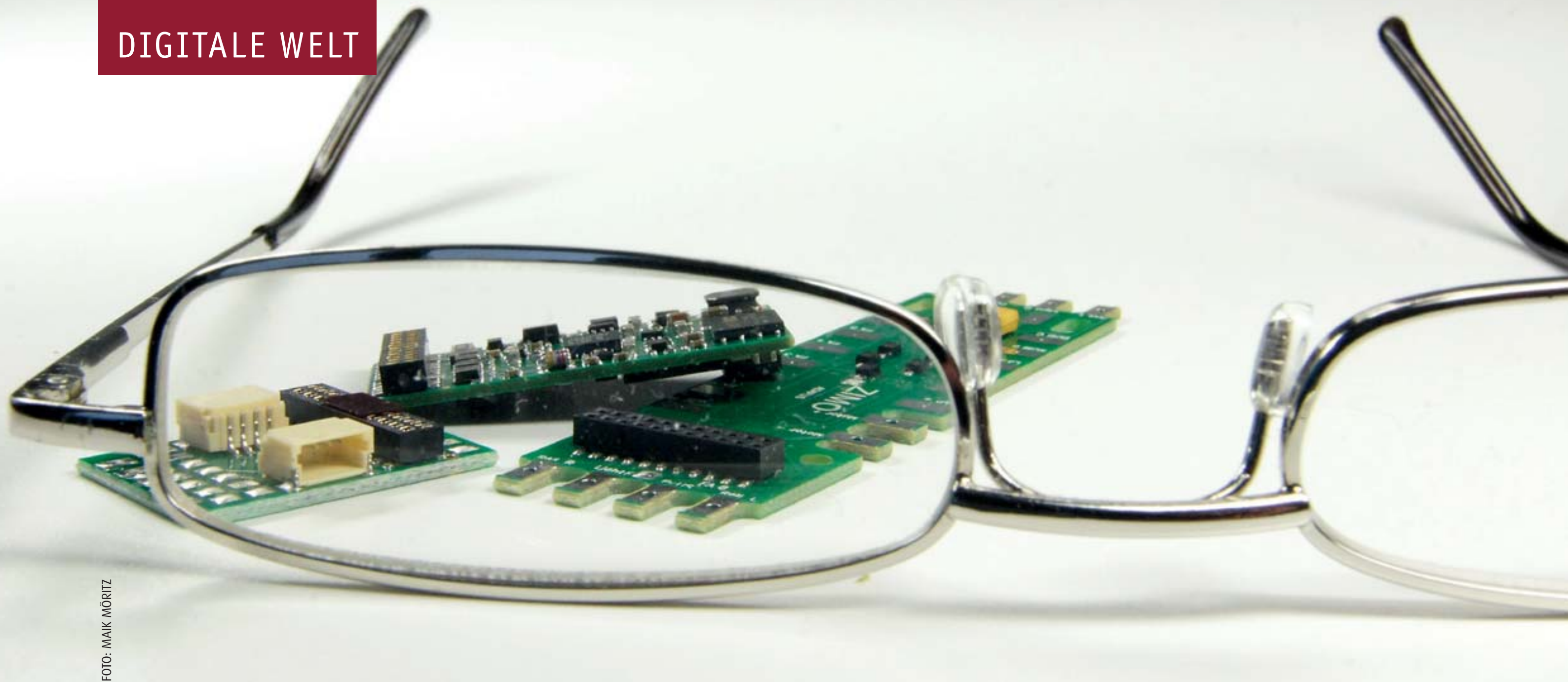
PRO: *Vorbildwahl; sehr detaillierte Ausführung; auch als Bausatz zu haben*

KONTRA: *Preis*

BESTELLNUMMER: –

PREIS: *29/89 Euro (UVP BS/FM)*

URTEILE:


FOTO: MAIK MÖRITZ

Nachrüstplatinen im Blick: links von Uhlenbrock ein PluX-Adapter mit SUSI, rechts von Zimo eine ADAPUS, auch PluX, hinten ein 21MTC-Decoder.

Moderne vielpolige Decoder halten ein Bündel an Funktionen bereit. Jüngere Fahrzeugmodelle sind meist ab Werk mit passenden Schnittstellen für sie versehen, so dass ein einfaches Einstecken der Elektronik genügt. Bei älteren Modellen schaut man jedoch in die Röhre … oder muss selbst Hand anlegen.

MTC, PluX, Next nachrüsten

Viele Jahre lang waren die sechs- und achtpoligen NEM-Schnittstellen das Maß aller Dinge bei Modelllokomotiven. Zur Zeit ihrer Entstehung erfüllten sie alle Anforderungen: Gleis, Motor und Licht finden hier Anschluss. Mit zunehmender Leistungsfähigkeit der Mikroelektronik nahm auch die Funktionsdichte der Decoder zu und es wurden immer mehr Verbindungen zwischen diesen und der restlichen Lok-Elektrik nötig. Zu Beginn ließ sich das noch mit ein oder zwei Kabeln erledigen. Aber mit dem Aufkommen von Sound, Sinusmotor und einer differenzierteren Lichtsteuerung war es damit nicht mehr getan. Jedes zusätzlich manuell anzulötende Kabel war ein Kostentreiber, und so begannen die Modellbahnhersteller vor über einer Dekade, nach Alternativen zu suchen.

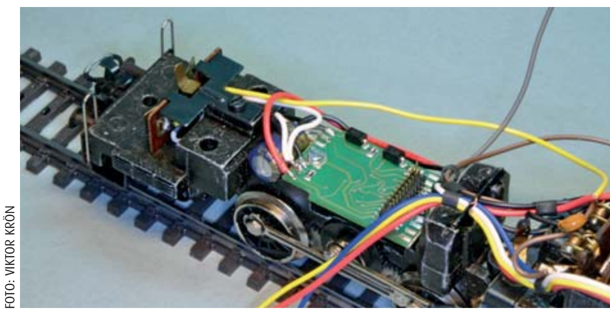
Wie leider bei der Modellbahn immer wieder zu beobachten, liefen die Entwicklungen parallel und teilweise sogar gegeneinander, bis entsprechende Normen erarbeitet waren. Auch sehr typisch für die Modellbahn ist es, dass solche Neuerungen nur langsam in den Produkten Fuß fassen. Jedoch dürfte der Prozess inzwischen abgeschlossen sein, so dass wohl alle Triebfahrzeug-Neukonstruktionen einen der moderneren Nachfolger von NEM 651 und 652 in sich tragen.

Gleiche Zielsetzung, verschiedene Wege

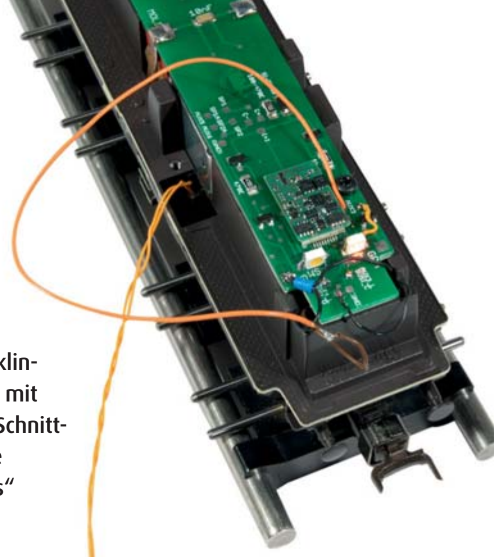
Eines ist MTC, PluX und Next gemeinsam: Kabel wurden abgeschafft, die Decoder mit genau definierten Abmessungen sitzen an einer vom Hersteller festgelegten Stelle im Fahrzeugmodell und werden von der Schnittstelle selbst mechanisch in Position gehalten. Nicht nur, dass auf diesem Weg Montagematerial und händisches Verkabeln entfallen, der wesentliche Vorteil liegt darin, dass die Decoder samt Schnittstellenstecker jetzt vollständig automatenbestückbar sind und preisgünstige Industriestecksysteme (im Gegensatz zu den eher selbstgestrickten und unpräzise genormten NEM-651- und -652-Steckern) zum Einsatz kommen.

Eine Grundvoraussetzung für den Einsatz der neuen Schnittstellen ist daher, dass auch fahrzeugseitig entsprechend gestaltete Platinen als Träger der Steckverbinder vorhanden sind. Ihre Lage muss so gewählt sein, dass ein aufgesteckter Decoder innerhalb des jeweiligen Fahrzeugs Platz findet. Bei vielen H0-Drehgestellloks der meisten Hersteller waren diese Voraussetzungen in Form entsprechender Hauptplatinen bereits zu NEM-652-Zeiten gegeben. Zur Umstellung auf die neuen Schnittstellen musste lediglich deren Layout und die Bestückung geändert werden. Auch bei vielen Dampflokmodellen war lediglich ein Redesign der meist im Schlepptender sitzenden Platinen nötig.

Die ältesten der neuen Schnittstellen – 21MTC und PluX, NEM 660 und 658 – basieren technisch auf dem gleichen In-


FOTO: VIKTOR KRÖN

Ein altes Märklin-Krokodil wird mit einer 21MTC-Schnittstellenplatine von „converts“ digitalisiert.



Bei der Roco-BR 212 in H0 wird die gesamte Systemplatine gegen eine mit Next18-Schnittstelle getauscht.

dustriesteckersystem. Beide verwenden 22-pinnige Ausführungen (zu den kleineren PluX-Varianten später mehr). Verwechslungssicher sind sie dadurch, dass bei MTC der Decoder die Buchse trägt und die Pins auf der Fahrzeugplatine montiert sind, während es bei PluX genau anders herum definiert ist. Um ein verpoltes beziehungsweise verdrehtes Einstecken zu verhindern, verwenden beide Schnittstellen einen „Index“: Ein Pin an genau festgelegter Position ist entfernt, das korrespondierende Loch in der Buchse verschlossen. So ist es schon mechanisch unmöglich, einen Decoder falsch einzustecken.

Mit den verbleibenden 21 Polen weist 21MTC vier Schaltkanäle plus Licht für Funktionen auf, PluX22 sieben. Hinzu kommen Anschlüsse für Lautsprecher, Pufferkondensatoren und anderes. Für einige der Verbindungen sehen die Normen mehrere Verwendungsmöglichkeiten vor, dort müssen Decoder und Fahrzeug also zusammenpassen.

Das verwendete Stecksystem ist bei 22 Polen (zwei Reihen zu je 11 Pins) rund 14, eine Decoderplatine nach Norm 15,5 Millimeter breit. Dies passt sehr gut für H0. Für TT- und erst recht für N-Fahrzeuge sind die Maße jedoch zu groß. Von vornherein wurde die PluX-Schnittstelle daher so definiert, dass die wesentlichen Verbindungen im mittleren Bereich hergestellt werden. Unter Verzicht auf Schaltkanäle für Funktionen kann man den Stecker also schmaler machen. Mit 21MTC ist eine solche Breitenreduzierung aufgrund der Pinbelegung (Gleisanschlüsse außen) nicht möglich. PluX16 und PluX12 haben tatsächlich eine gewisse Verbreitung gefunden, auch wenn sich bei ihnen gerade bei kleinen Spuren die Bauhöhe der Stecker beziehungsweise Buchsen nachteilig bemerkbar macht.

Um auch in diesen Fahrzeugen genügend Verbindungen zum Decoder zu erhalten, wurde mit Next18 (NEM 662) ein weiteres Steckersystem etabliert. Die Schnittstelle ist sehr flach und funktioniert ähnlich wie ein Druckknopf. Im Vergleich zu MTC und PluX (1,0 A) kann sie je Pin weniger Strom übertragen (0,5 A) und wird von daher nicht in kräftigen H0-Loks verwendet. Speziell für N-Fahrzeuge gibt es mit mTc14 eine weitere Schnittstelle, die die Vorteile der alten NEM-651-Konstruktion aufnimmt: flache Bauform, Kontakte parallel zur Decoderplatine ausgerichtet, Einbaumaße identisch mit der alten sechspoligen Lösung. Demnach ist es auch möglich, N-Fahrzeuge, die noch mit einer alten Schnittstelle konstruiert wurden, durch einfaches Platinen-Redesign in die Zeit der vielpoligen Decoder zu holen. Noch ist mTc14 eine reine Minitrix-Sache (inklusive Decoder), die Schnittstellendefinition ist jedoch veröffentlicht und es bleibt abzuwarten, ob andere N-Hersteller sich der Vorteile dieser Lösung bedienen werden.

Herstellers Traum, Bastlers Herausforderung

Für den normalen Modellbahner sind die neuen Schnittstellen Freude und Leid zugleich. Freude, denn er profitiert bei neu erworbenen Fahrzeugen von der modernen Funktionsvielfalt, eventuell geringeren Produktionskosten und kann, unter Beachtung bestimmter technischer Ausschlüsse, Decoder gleichen Schnittstellentyps fast wahlfrei tauschen. Und Leid, denn die Digitalisierung oder Aktualisierung älterer Loks ist nicht mehr ohne Weiteres mit Hausmitteln zu machen, wenn man auf Schnittstellen nicht verzichten will.

Lassen sich die 21MTC- und PluX-Anschlüsse mit ihren 1,27 Millimetern Pin-Abstand vielleicht noch mühsam von Hand löten, ist für den Gelegenheitselektroniker bei Next18 und mTc14 (0,5 Millimeter Kontaktabstand in SMD-Technik) Schluss, ganz abgesehen von der Beschaffbarkeit der passenden Stecker beziehungsweise Buchsen und davon, dass die Schnittstelle den Decoder mechanisch tragen muss.

Mit einer kleinen Investition kann man sich die Vorteile der vielpoligen Schnittstellen relativ stressfrei in die eigenen Fahrzeuge holen. Es gibt von verschiedenen Herstellern Adapterplatinen, die eine Schnittstelle tragen, deren Anschlüsse auf Lötpads herausgeführt sind. Teilweise sind die Platinen bereits mit Kabeln versehen, teilweise für den Einbau in bestimmten Fahrzeugtypen vorgesehen. Manche ersetzen originale Systemplatinen vollständig, andere werden gleich zusammen mit dem neuen Decoder geliefert. Kurzum, unter den verschiedenen Angeboten findet jeder eine passende oder zumindest die Arbeit sehr erleichternde Lösung für seinen konkreten Umbaubedarf. Nur für mTc14 gibt es noch keine Adapterplatinen, dort ist wirklich Handarbeit angesagt.

In der neuen DiMo (2-2016) ist das Nachrüsten von vielpoligen Schnittstellen Titelthema. An diversen Beispielen wird gezeigt, welche Möglichkeiten es gibt und auf was beim Umbau zu achten ist. So erhält ein altes Märklin-Krokodil eine Digitalkur, welche die Charakteristika des Oldies erhält (21MTC). Mit PluX und Sound wird eine analoge Brawa-Lok ausgestattet, eine Roco-BR 212 (H0) erhält eine Next-Schnittstelle und eine BR 232 in N wird mit einem mTc14-Decoder aufgewertet. Eine Marktübersicht für Adapterplatinen, die auch die verwandten Schleiferumschaltplatinen miteinbezieht, erleichtert die Wahl der richtigen Umbaubasis für eigene Projekte. □ *tp*



V wie Verschlagwagen

Heute werden lebende Tiere mit dem Lkw quer durch Europa gekarrt. In früheren Zeiten übernahm das die Bahn. Für Kleinvieh gab es mit den Verschlagwagen spezielle Lösungen.

Kleinvieh auf Reisen

FOTO: RVM/SLG. GERHARD-NORBERT BARTEL

Blökendes Transportgut: Die Schafherde wurde von Ulm aus wohl auf die Sommerweide gebracht. Viel Geduld bei den Verladern war Voraussetzung.

„Kleinvieh macht auch Mist," lautet ein Sprichwort, und das stimmt auch. Deshalb waren die einzelnen Abteile der Verschlagwagen zumeist mit Stroh, aber auch mit speziellen Matten, wie im Bild oben, ausgelegt. Über lange Zeit gehörte der Transport von Schafen, Schweinen und Geflügel zu den selbstverständlichen Aufgaben der Bahn. Anders als für die



Schweigendes Transportgut: Mit einem Märklin-Set lässt sich die Szene in etwa nachstellen. Der lange V90-Verschlagwagen ist wohl bayerischen Ursprungs und eigentlich mit drei Zwischenböden für Geflügel gedacht.


FOTO: HANNES ORTLIEB




FOTO: DB/SLG. STEFAN CARSTENS

Länderbahnwagen: Bei Trix ist das H0-Modell eines kurzen Verschlagwagens der K.Bay.Sts.B. mit einer Länge über Puffer von nur 7,2 Metern erschienen. Kaum länger (7,4 Meter) ist der ehemals preußische Wagen, der in Epoche IIIa seinen Kleinvieh-Kasten unterhalb des Rahmens schon verloren hatte.

Großviehverladung konnte das Ladevolumen der dazu verwendeten Güterwagen durch den Einzug von Zwischendecken verdoppelt oder gar vervielfacht werden. In das Obergeschoß gelangten die Tiere über fahrbare Rampen. Charakteristisch für die so genannten Verschlagwagen waren die Lüftungsschlitze in den Stirn- und Seitenwänden, die mit meist vorhandenen Lüftungsklappen für bestimmte Bereiche freigegeben oder geschlossen werden konnten.

Schlitze und Klappen sorgen für das passende Klima

Bereits bei den Länderbahnen wurden solche Spezialfahrzeuge eingesetzt. In Preußen wurden nach verschiedenen Musterblättern Wagen mit 7,15 oder nur 5,75 Metern Ladelänge entwickelt. Für den Geflügeltransport besaßen diese noch zusätzliche Zwischendecken. Die einzelnen Typen unterschieden sich auch durch das Vorhandensein von Trennwänden für eine Unterteilung in einzelne Verschläge der Länge nach. Auch an den Stirnwänden befanden sich Türen zur Verladung der Tiere. Zusätzliches Transportvolumen schuf ein Kasten, der unterhalb des Rahmens zwischen den Radsätzen angeordnet wurde. Die zuletzt in verstärkter Ausführung mit über 1300 Stück gebauten preußischen Wagen wurden bei der DB der Gattung V(w)h 04 zugeordnet.

Die Nachfolge der Länderbahnwagen traten ab 1913 die später bei der DB als V(h) 14 eingereihten Wagen der Verbandsbauart an. Diese Fahrzeuge waren wegen der Verwendung eines eigenen Untergestells geringfügig kürzer als die (langen) preußischen Länderbahn-Typen. Mit über 2100 Stück war der Verschlagwagen der Austauschbauart der meistgebaute Typ. Auf das gesonderte Kleinviehabteil unter dem Wagenboden wurde nun verzichtet, dafür erhielten die Wagen zusätzliche Lüftungsklappen an den Seitenwänden, während in den Stirnwänden darauf verzichtet wurde.

Zu Reichsbahnzeiten entwickelte man die Verschlagwagen der Austauschbauart, die erstmals mit Tonnendach ausgeführt wurden. Die Ladelänge vergrößerte sich durch die Verwendung der Untergestelle von G-Wagen etwas, das Bremserhaus wanderte direkt auf den Rahmen. Von Beginn an wurden Diagonalstreben neben den Türen eingebaut und bei der letzten Bauserie bis unter das Niveau des Fußbodens verlängert. Bei der DB erhielten die zirka 650 Wagen die Bauartbezeichnung V 23, das Gewebedach wurde damals oft durch eines aus Blech ersetzt.

In den frühen 60er-Jahren entstanden bei der DB die letzten Verschlagwagen als Neubau-Gattung Vlmm(h)s 63. Dazu wurden ältere Wagen zerlegt und deren Teile für die Neubauten weiterverwendet. Die nun 12,5 Meter langen Fahrzeuge wiesen vier Seitenwandtüren und 58 Lüftungsklappen in den Seiten- und Stirnwänden auf. Bis Ende der 80er-Jahre waren die letzten Exem-




FOTO: FRITZ WILKE/SLG. STEFAN CARSTENS

Der Wagen der Austauschbauart (DB-Gattung Vh 14) besaß im Jahr 1953 zusätzliche Diagonalstreben. Die H0-Nachbildungen von Sachsenmodelle waren für die Epochen I–III erhältlich, heute sind sie bei Tillig zu haben.





Der preußischen Länderbahnbauart entsprachen die bei der DB als Vh 04 eingereihten Typen (unten 1953 mit noch vorhandenem Kleinviehabteil). Das sehr schöne Fleischmann-H0-Modell (hier als DR-Version) ist leider zu lang ausgefallen.





FOTO: CARL BELLINGRODT/SLG. STEFAN CARSTENS



Auf Basis von G-Wagen entstanden ab 1927 die Verschlagwagen der Austauschbauart, bei der DB als V 23 bezeichnet. H0-Modelle erschienen unter anderem bei Liliput (vorne, mit Handbremse) und Piko (hinten) sowie Trix.

plare im Einsatz. Dann dürften wohl auch strengere Tierschutzrichtlinien den Weiterbetrieb verhindert haben.

Im Modell ist beziehungsweise war, von den Fahrzeugen der Länderbahnzeit bis hin zum zuletzt gebauten Vlmms 63, eine Vielzahl von Verschlagwagen-Typen erhältlich, zumindest in der Baugröße H0. Die meisten der heute angebotenen Modelle können in der Detaillierung überzeugen, wobei jedoch echte Spitzenmodelle fehlen. In diesem Segment besteht ein gewisser Nachholbedarf. Manches Modell weist größere Abweichungen zum Vorbild auf, etwa der zu lang ausgefallene V-Wagen von Fleischmann oder der zu kurz geratene Roco-Vlmms 63. Leider besitzen die wenigsten Modelle Zwischenböden (nur bei Liliput und Märklin) und/oder zu öffnende Türen (nur Fleischmann und Märklin, jedoch in beiden Fällen vorbildwidrig in einteiliger Ausführung), so dass realistische Verladeszenen im Maßstab 1:87 nur im Ausnahmefall ohne Bastelaufwand nachzustellen sind.

Große Modellvielfalt, aber keine Spitzenmodelle

In der Baugröße TT ist nur der V 23 bei Tillig zu haben, derselbe Typ findet sich auch bei Lenz im Spur-0-Programm. Auch in N ist das Angebot übersichtlich, bei Fleischmann gibt es den Vh 14, von Minitrix kam der V 23 und von Roco der Vlmms 63. □ *abp*



MODELLFOTOS: BAUER-PORTNER



FOTOS (2): FRITZ WILKE/SLG. STEFAN CARSTENS

Der letzte Typ der Verschlagwagen war der Vlmm(h)s 63. Ein zum Hbes 358 umgezeichneter Wagen gehörte 1972 in Untertürkheim noch zum Alltagsbild. H0-Modelle dieser Bauart wurden von Roco für H0 (Bild links, leicht gealtert) und N sowie von Märklin und Klein-Modellbahn für H0 aufgelegt.

Uerdinger de Luxe

TRIX
H0

Beiwagen-Gewinnspiel
Wir verlosen fünf Beiwagen
www.vgbahn.de/vt98



Exklusives TRIX-H0-Schienenbus-VT 98-Paket

Ein Schienenbus darf eigentlich auf keiner DB-Anlage fehlen. Jetzt gibt es den Motorwagen Baureihe VT 98 der Deutschen Bundesbahn (DB) in ursprungsfarbener Epoche-III-Ausführung zu Beginn der 1960er-Jahre als exklusives VGB-Modell von TRIX.

Hören Sie schon den markanten Sound der Büssing-Motoren?

Das Gehäuse des TRIX-Modells besteht aus beeindruckend dünnem Zinkdruckguss und präsentiert sich optisch einwandfrei: die zahlreichen Nieten der Blechverkleidung sind sehr fein wiedergegeben, ebenso Klappen, Lüftergitter und Öffnungen.

Neuheit 2016 € 299,–



Die Fahreigenschaften des Schienenbusses sind erstklassig. Ohnehin gibt das Soundmodul das typische Brummen des VT 98 gut wieder, ebenso das Quäken der Hupe.



Paketangebot mit EJ-VT 98 Sonderausgabe und DVD

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Direkt bestellen unter Tel.: 08141/53481-0
E-Mail: bestellung@vgbahn.de • www.vgbahn.de/vt98

Sie finden uns: www.facebook.de/vgbahn

Seit über 20 Jahren baut Karl-Heinz Friedel an seiner Ausstellungsanlage „Karlsberg“, die er zusammen mit den Modellbahnfreunden Rödental zuletzt in München zeigte.

Charlys N-Bahn

„So eine Ausstellungsanlage ist wie ein Baby: Man muss sich ständig darum kümmern“. Nein, dieser Spruch stammt nicht vom Erbauer, sondern vom Redakteur, selbst Betreiber einer Ausstellungsanlage. Im Laufe des Gesprächs über den Betrieb einer Spur-N-Anlage stellte sich heraus, dass es einige Gemeinsamkeiten gab: ähnliche Erfahrungen und Ansichten zur Gestaltung einer guten Modellbahn. Dazu gehört eben auch die Einsicht, dass eine Ausstellungsanlage ständig weiterentwickelt werden sollte.

„Stück für Stück“ könnte das Motto für „Karlsberg“ lauten: Mit zwei Segmenten fing es vor 20 Jahren an. „Die Besucher auf Ausstellungen fragten damals immer wieder nach einer N-Anlage“, erinnert sich Karl-Heinz-Friedel an die öffentlichen Auftritte mit den Eisenbahnfreunden aus Coburg. „Nach den üblichen Anfängen mit einer H0-Anlage, die mit dem Vater über die Weihnachtstage aufgebaut wurde, war ich nach meinem Auszug von zu Hause auf die Spur N umgestiegen.“ Eine ganz bewusste Entscheidung, so wie auch beim Redakteur: „Ich wollte damals schon längere Züge fahren, mehr Landschaft bauen.“ Nach einigen Jahren der Beschäftigung mit anderen Spurweiten innerhalb des Coburger Vereins erinnerte sich Friedel wieder an seine Anfänge mit der Spur N. Von Beginn an für den Ausstellungsbetrieb konzipiert, entstanden die ersten Segmente, die aber



Der fünfgleisige Durchgangsbahnhof Karlsberg ist der betriebliche Mittelpunkt der großen Segmentanlage. Im Zugbetrieb dominieren Garnituren aus den Epochen III und IV.



Kleinstädtisch mutet die Gebäudekulisse hinter der rechten Bahnhofseinfahrt an. Die V 200 (Roco) ist mehrfach auf der Anlage unterwegs, natürlich mit unterschiedlichen Nummern.

Bewusste Entscheidung für die Spur N

auch in den eigenen vier Wänden aufgebaut werden konnten. Der Erfolg auf den ersten Ausstellungen, die sehr positiven Reaktionen der Zuschauer waren Ansporn, von da an ständig weiterzubauen. „Ideen hat man ja immer genug“, meint Friedel. „Es kommt aber auch auf ein vernünftiges und

erweiterungsfähiges Konzept an." Das Prinzip der Anlage ist daher vergleichsweise einfach: Über die Segmente verläuft eine zweigleisige Hauptstrecke in einem großen Oval, das teilweise ineinander verschlungen ist. „Das ist aber nur auf den Segmenten mit der Flusslandschaft so, auch die wurden nachträglich eingefügt," so Friedel, „dabei sollte ein wenig das Maintal nachgebildet werden." Ansonsten verläuft der hintere Teil des Ovals verdeckt



Lange Ganzzüge prägten den Güterverkehr während der Ausstellung in München: Die V 90 hat mit ihren Kesselwagen Karlsberg verlassen und durchfährt nun den landschaftlichen Teil der Anlage. Eine Etage tiefer ist eine V 160 unterwegs, ebenfalls mit Kesselwagen.

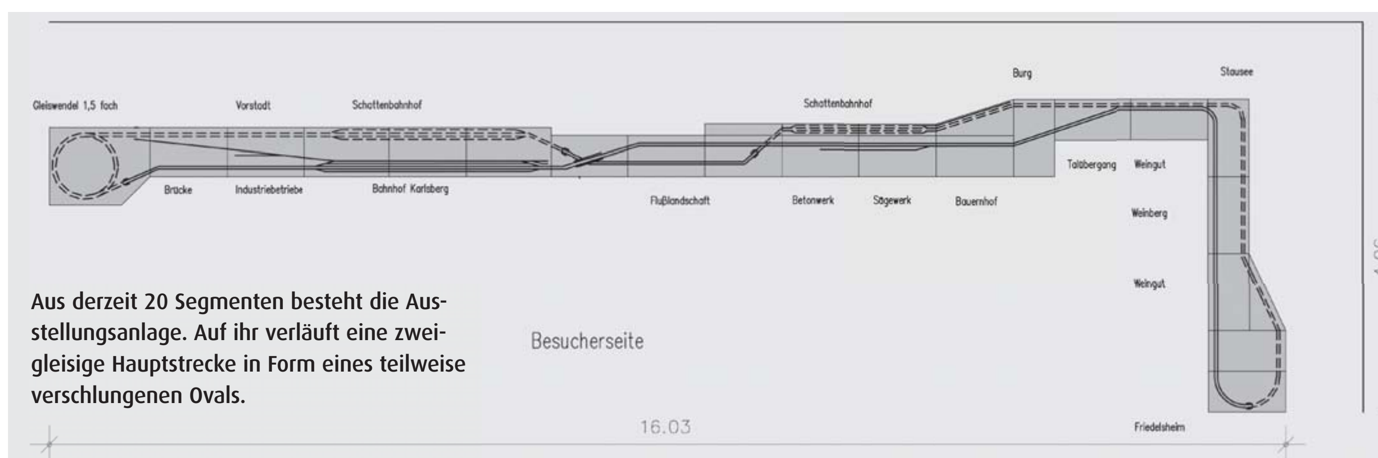
Über mehrere Segmente hinweg begleitet ein Flusslauf die Bahnstrecken. Die Modelle der beiden Stahlbrücken stammen vom Hack.

unterhalb und hinter der gestalteten Landschaft. Der lieblichere und wärmere Teil Frankens stand für viele der nachgebildeten Szenen Pate. Gerade auf den jüngeren Segmenten spielt der Weinbau eine prägende Rolle: „Für die Weinstöcke verwendete ich H0-Rohlinge von Heki. Von diesen habe ich die Seitentriebe abgezwickt, jeweils fünf pro Spritzling." Wenn man alle Weinbau-Module zusammen betrachtet, kommt man auf 3600 Rebstöcke, die einzeln beflockt und auf den Hängen entlang der Bahnlinie und um das Dorf „Friedelsheim" eingesetzt wurden.

Viel Liebe und Geduld hat Karl-Heinz Friedel in die gesamte Ausstattung der Anlage gesteckt. Erneut wurde ein gemeinsames Motto von Anlagenbauer und Redakteur gefunden: „Mann soll auf Bildern nicht gleich erkennen, dass es sich um die Spur N handelt." Also werden viele Details im Eigenbau angefertigt: „Die Biertische und -bänke entstanden aus schmalen Furnierstreifen und 0,3 Millimeter dünnem Draht. Und auf den Tischen stehen Gläser aus 0,5-Millimeter-Lichtleiterdraht." Ausgeschenkt wird aber kein Bier, sondern Frankenwein. „Manch ein Zuschauer fragte mich schon, ob er denn auch mal kosten könne im Rahmen der Weinprobe im Maßstab 1:160", erzählt Friedel von seinen Ausstellungserfahrungen.

Die Anlage wurde komplett neu verdrahtet

Zu diesen gehören auch die technischen Weiterentwicklungen: „Vor der Ausstellung in München haben wir die gesamte Verkabelung neu eingebaut, nun mit 0,5-mm²-Leitungen. Ein Vereinskollege hat mir dabei geholfen. Ein großer Vorteil war, dass wir die gesamte Anlage als Probeaufbau einige Wochen in einer ehemaligen Werkskantine in Neustadt aufstellen konnten." Nur wenn solche Räumlichkeiten zur Verfügung stehen, ist es möglich, sich auf eine Ausstellung gründlich vorzubereiten.



Aus derzeit 20 Segmenten besteht die Ausstellungsanlage. Auf ihr verläuft eine zweigleisige Hauptstrecke in Form eines teilweise verschlungenen Ovals.

GRAFIK: KARL-HEINZ FRIEDEL

Gleich nach der Flusslandschaft passieren die Züge ein großes Betonwerk. Die einzelnen Kies- und Sandsorten werden aus fächerförmigen Bunkern zum fertigen Produkt gemischt.



„Aus demselben Grund sind die Eisenbahnfreunde von Coburg nach Rödental umgesiedelt. Dort fanden wir die Unterstützung des Bürgermeisters, das war sehr wichtig", erzählt Friedel. „In Rödental stehen uns als Verein 400 Quadratmeter zur

Fast alles wurde in 20 Jahren allein gebaut

Verfügung, und die brauchen wir auch für unsere Ausstellungsanlagen." Haben die Vereinskollegen beim Anlagenbau mitgeholfen? „Nein, eigentlich habe ich das alles selbst gebaut, nur eben jetzt bei der Elektrik hat mir Stefan Hose geholfen. Und die gemalten Hintergrundkulissen stammen auch von einem Vereinsmitglied." Gerade diese Kulissen tragen zu dem sehr schönen, geschlossenen Gesamteindruck der Anlage bei. „Im Bereich der Stadt und beim Dorf Friedelsheim sind auch einige Katalogabbildungen von Häusern auf die Kulisse aufgeklebt, das verstärkt den räumlichen Effekt", ergänzt Friedel.

Als Material für die Segmentkästen und Trassen verwendete Friedel 16 und zehn Millimeter starke Tischlerplatten: „Lediglich drei M8-Gewindeschrauben verbinden jeweils die einzelnen Teile". Funktioniert das denn ohne Passstifte und Buchsen? „Ja", meint Friedel, „so kann man die Übergänge besser justieren. Verzieht sich nämlich das Holz, können die Gleisübergänge bei der Verwendung von Passstiften schnell ungenau werden und nicht mehr

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **N-Ausstellungsanlage in Segmentbauweise**
- **Maße:** 16 x 4 Meter
- **Erbauer:** Karl-Heinz Friedel
- **Bauzeit:** 20 Jahre
- **Epoche:** III – IV
- **Gleislänge:** 105 Meter, 22 Weichen
- **Fahrbetrieb:** analog mit Blocksicherung
- **Gleismaterial:** Roco, Peco Code 55
- **Rollendes Material:** Arnold, Brawa, Fleischmann, Minitrix, Roco u.a.



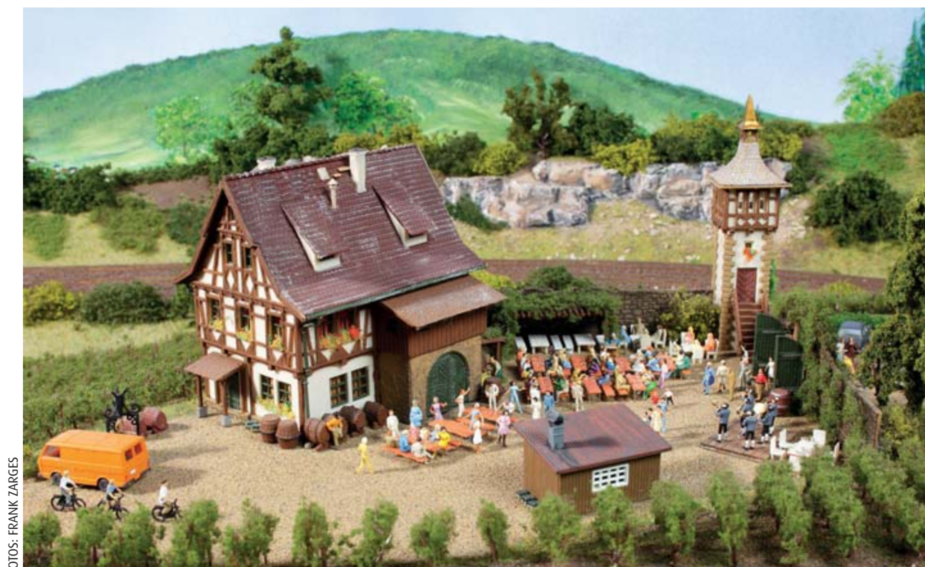
Wie auf allen Segmenten sind auch im Betonwerk viele kleine Details zu entdecken. Am Beton-Laster werden gleich die Spuren des letzten Baustelleneinsatzes beseitigt.



Nebenan wird der Rohstoff zu Beton-Fertigteilen weiterverarbeitet und gelagert. Die Baustahlgitter für die Bewehrung der Betonelemente kommen natürlich per Bahn ins Werk.



Links an den Bahnhof Karlsberg schließt sich ein Industrieviertel an, das über ein Anschlussgleis erschlossen wird. Vorne verläuft in Zuschauernähe die zweigleisige Hauptstrecke.



FOTOS: FRANK ZARGES

Im rechten Anlagenteil geht es fränkisch zu: Inmitten der Rebstöcke liegen zwei Weingüter, eines davon mit einladendem Schankgarten und Blaskapelle. Die gemalte Hintergrundkulisse rundet die Szenen auf der Anlage wirkungsvoll ab.

richtig fluchten." Und das wäre dem sicheren Fahrbetrieb abträglich. Der ist das A und O beim Ausstellungseinsatz. „Wichtig sind natürlich, gerade bei meiner analogen Steuerung, gleichartige Fahreigenschaften der Loks. Deshalb setze ich zum Beispiel

Bei den Fahrzeugen muss man wählerisch sein

gerne die Modelle von Brawa ein, die fahren schön langsam," fügt Friedel hinzu. Allein von der V160/216 lagern zehn Stück in den selbstgebauten Fahrzeugkoffern. „Insgesamt habe ich meist etwa 40 Loks dabei, um bei Ausfällen auch etwas austauschen zu können". 20 Züge sind in der Regel im Ausstellungsbetrieb im Einsatz, da in den verdeckten Streckenabschnitten auch zwei Schattenbahnhöfe angeordnet sind. Auf der Ringstrecke sorgen günstige Blockbausteine von IEK und Anfahr- und Bremsbausteine von Uhlenbrock für Sicherheit und einen realistischen Fahreindruck.

Ist nach den vielen Ausstellungen und einigen Veröffentlichungen in Zeitschriften und Videos nun eine Pause zu erwarten? „Nein, eigentlich nicht", meint Friedel zuversichtlich, „noch macht die Gesundheit ja mit. Zwei Bewerbungen sind schon angedacht für die nächsten Jahre. Man wird sich wiedersehen." Wer sich bis dahin über „Karlsberg" in N informieren will, dem sei diese Internet-Seite empfohlen: www.charlys-n-bahn.de □ *abp*



Von der Gemütlichkeit unbeeindruckt, rollt der moderne Güterverkehr durch die über 3000 gepflanzten Weinstöcke. Die DR-132 von Brawa zieht einen langen KLV-Zug am zweiten Weingut vorbei.

FOTO: MARTIN FÜRBRINGER

Modellbahn in imposanter Bergkulisse: Mit unserem Gewinnspiel können Sie bei der Preisverleihung im „Hans-Peter Porsche TraumWerk“ dabei sein.

Klasse Mischung

Die große Leser-Umfrage „Das Goldene Gleis“ der Verlagsgruppe Bahn zu den beliebtesten Modellneuheiten des vergangenen Jahres ist abgeschlossen. Die MEB-Leser können an der Preisverleihung im Juni teilnehmen. Mitmachen lohnt sich!

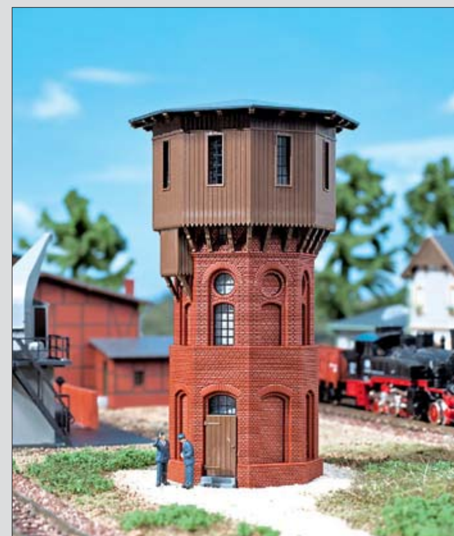
Die Sieger des Neuheiten-Jahrgangs 2015


Kategorie A: Roco, 03.10 der DR in H0


Kategorie H: Henke, 99633 der DB in 0e


Kategorie B: Piko, 103 der DB in H0


Kategorie I: Fleischmann, Abteilwagen in H0


Kategorie O: Auhagen, Wasserturm in N


Kategorie C: Brawa, VT66.9 der DB in H0


Kategorie J: Liliput, Chemiekesselwagen in H0


Kategorie D: Tillig, 23.10 der DR in TT


Kategorie K: Busch, Langenschwalbacher in TT


Kategorie P: Lenz, Dreiwegweiche in 0


Kategorie E: Arnold, E04 in N


Kategorie L: Minitrix, Schwenkdachwagen in N


Kategorie F: KM1, 01.5 der DR in I


Kategorie M: Kiss, Muldenkippwagen in 0


Kategorie Q: Rietze, MAN SL200 in H0



Kategorie G: Märklin, NOHAB in H0



Kategorie N: Faller, Bahnhof Horrem in H0


Kategorie R: ESU, Messwagen in H0



FOTO: STEFAN ALKOFER

Ein 360-Grad-Panorama erwartet unsere Gäste in der Modellbahnwelt des „TraumWerks". Besonders eindrucksvoll ist die Nacht-Simulation.

Bei vielen unserer 19 Kategorien setzten sich die klaren Favoriten durch, doch wegen der unterschiedlichen Interessensschwerpunkte der Leser von Eisenbahn-Journal, MIBA, MODELLEISENBAHNER und ZÜGE gab es auch so manche Überraschung: Bei den H0-Dampfloks konnte die allseits bekannte 03.10, die von Roco in der DB- und DR-Ausführung aufgelegt wurde, unter anderen die ebenso beliebte bayerische S 3/6 von Märklin schlagen. Dass Pikos DB-103 bei den E-Loks die Nase vorne haben würde, war beinahe abzusehen. Der Erfolg der Sonneberger Produktphilosophie, mit vertretbarem Aufwand hochdetaillierte und technisch anspruchsvolle Modelle anzubieten, wurde damit ein weiteres Mal bestätigt. Aber auch eher seltene „Charakterköpfe" haben durchaus Chancen bei den Modellbahnern, wie der WUMAG-VT 66.9 von Brawa oder die E 04 von Arnold in N zeigen. Beliebte Dampfloks stellten hingegen die Gewinner bei den großen Baugrößen und in TT. Bei den Wagen konnten allseits bekannte Vorbilder wie die preußischen Abteilwagen, die Langenschwalbacher oder die Muldenkippwagen punkten. Dass auch N-Güterwagen heute höchsten Ansprüchen genügen können, zeigt der verdiente Gewinner: der Schwenkdachwagen von Minitrix.

Bewährte Kunststoff-Qualität von Faller und Auhagen setzte sich bei den Zubehör-Bausätzen in H0 und N durch, sei es nach modernem oder klassischem Vorbild. Alltagstaugliche High-Tech in Form des H0-Messwagens von ESU machte das Rennen in unserer letzten Kategorie.

Rekord-Teilnehmerzahl bestätigt die Beliebtheit

Eine kleine Enttäuschung war leider schon bei der Vorbereitung unserer Leserumfrage zu Anfang des Jahres spürbar: Unsere bisherige Kategorie mit günstigen H0-Triebfahrzeugen bis 150 Euro blieb für den Neuheiten-Jahrgang 2015 unbesetzt. Keine einzige Formneuheit unterbot diese Preisschwelle, die ohnehin im Laufe der letzten Jahre mangels Angebot von 100 auf 150 Euro hochgesetzt werden musste. Tatsächlich für jedermann erschwingliche Neukonstruktionen bleiben, zumindest was die Baugröße H0 betrifft, Mangelware.

Ihre Teilnahme, verehrte Leserinnen und Leser, war und bleibt weiterhin enorm wichtig. Dass dies von einem großen Teil der Leserschaft unserer vier VGB-Zeitschriften auch so wahrgenommen wird, zeigt die Rekord-Beteiligung in diesem Jahr: Uns erreichten mehr als 8000 Leserstimmen, sowohl über den Postweg als auch per Fax und E-Mail oder in unserer Online-Umfrage. An dieser Stelle möchten wir uns dafür herzlich bedanken, nicht nur in Form der unter allen Einsendern verlosten 73 Gewinne.

Möchten Sie gerne selbst einmal bei unserer feierlichen Preisverleihung zu Gast sein, das Rahmenprogramm genießen und die Hersteller von Modellbahnprodukten persönlich kennenlernen? Wir bieten Ihnen diese Möglichkeit. Bitte lesen Sie dazu die Informationen auf der gegenüberliegenden Seite oben.

In diesem Jahr werden unsere Trophäen, die „Goldenen Gleise", ganz im Südosten Bayerns übergeben, in Anger. Gastgeber am 9. Juni 2016 ist das „Hans-Peter Porsche TraumWerk". Der Ablauf sieht gegen 12 Uhr zunächst eine Führung durch das Museum und die beeindruckende Modellbahnschau mit Motiven aus Deutschland, Österreich und der Schweiz vor. Nach einem Imbiss und Sektempfang gegen 14 Uhr wird die Preisverleihung etwa drei Stunden in Anspruch nehmen. Um 18 Uhr endet die Veranstaltung. ☐ *abp*



GEWINNSPIEL ZUR PREISVERLEIHUNG

Auch diesmal nehmen wir Sie wieder mit, wenn am 9. Juni 2016 die Preise überreicht werden. Dabei erhalten 30 Leser von Eisenbahn-Journal, MIBA, MODELLEISENBAHNER und ZÜGE die Gelegenheit zu einer Führung durch das „TraumWerk" mit Modellbahnbesichtigung, Mittagsimbiss und Fahrt mit der Parkeisenbahn. Darüber hinaus bietet sich die Möglichkeit, in ungezwungener Atmosphäre zahlreiche Vertreter der Modellbahnhersteller sowie Mitarbeiter der Verlagsgruppe Bahn kennenzulernen. Hagen von Ortloff, Moderator der SWR-Kultserie „Eisenbahn-Romantik", führt wie gewohnt souverän durch die Veranstaltung (Dauer: 12 bis 18 Uhr).

Schicken Sie eine Postkarte mit dem Stichwort „Goldenes Gleis 2016" an die Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9 a, 82256 Fürstenfeldbruck, ein Fax an die Nummer 08141-53481-240 oder eine E-Mail mit demselben Betreff an bettina.wilgermein@vgbahn.de. Einsendeschluss ist Mittwoch, der 18. Mai 2016 (Datum des Poststempels). Bei mehr als 30 Einsendungen entscheidet das Los. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Angestellte der Verlagsgruppe Bahn und deren Angehörige können nicht am Gewinnspiel teilnehmen. Da die Benachrichtigung im Falle eines Gewinnes kurzfristig erfolgt, bitten wir um die Angabe Ihrer vollständigen Anschrift mit Telefonnummer.

Das sind die Leser, die gewonnen haben:

1. Preis: Einkaufsgutschein über 1500 Euro von Conrad Electronic
Marco Hölzer, 98617 Obermaßfeld-Grimmenthal.

2. Preis: Bahnreise im Wert von 1000 Euro von IGE Hersbruck
Klaus Tschech, 85368 Moosburg.

3. Preis: Einkaufsgutschein über 500 Euro von Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt
Michael Benedikt, 90431 Nürnberg.

Zehnmal je ein Triebfahrzeug-Modell:
Mandy Henschel, 24211 Preetz; Claus Willenbrock, 27299 Völkersen; Hajo Hoehler, 31141 Hildesheim; Dietmar Lemke, 33142 Büren; Uwe Karge, 06217 Merseburg; Jürgen Wahl, 34454 Bad Arolsen; Armin Luft, 13591 Berlin; Klaus Wander, 32547 Bad Oeynhausen; Walter Carlsson, 30455 Hannover; Manfred Fechner, 48268 Greven.

15-mal je ein Wagen-Modell:
Veronika Braun, 84494 Neumarkt-Sankt Veit; Matthias Hess, 64283 Darmstadt; Ralf Hertel, 99423 Weimar; Kai-Louis Zehnder, 97084 Würzburg; Miriam Knepper, 21493 Schwarzenbek; Hans-Dieter Reick, 34431 Marsberg; Michael Weshalleck, 99444 Blankenhain; Günther Heisler, 89555 Steinheim; Hans-Rainer Klanke, 26386 Wilhelmshaven; Hans Bauhaus, 58119 Hagen; Eva Kurt, 97422 Schweinfurt; Manfred Finke, 21244 Buchholz; Bernhard Erdmann, 26655 Westerstede; Dieter Winkler, 99817 Eisenach; Jochen Mandt, 53332 Bornheim.

20-mal je einen Gebäude-Bausatz:
Jürgen Gansauge, 99510 Apolda; Josef Dirscherl, 92709 Moosbach; Robert Fischer, 90411 Nürnberg; Erwin Fischer, 92281 Königstein; Stefan Herzog, 98529 Suhl; Bernd Pilop, 02694 Großdubrau; Albrecht Helbig, 09337 Callenberg; Jens Weisbach, 04177 Leipzig; Dieter Scheinert, 01683 Nossen; Manfred Noack, 02959 Schleife; Manfred Pade, 16727 Bärenklau; Frank Neugebohren, 15834 Rangsdorf; Volker Thomas, 12167 Berlin; Bernd Meichsner, 15236 Frankfurt; Christian Grösche, 85599 Parsdorf; Peter Utschig, 85640 Putzbrunn; Patrick Maibücher, 81735 München; Volker Kottenhahn, 82194 Gröbenzell; Reinhard Monk, 34590 Wabern; Jürgen Risch, 68775 Ketsch.

25-mal je eine DVD:
Peter Beckert, 06116 Halle; Franz-Josef Schürheck, 40885 Ratingen; Hans-Ulrich Wick, 44149 Dortmund; Dieter Weilbächer, 65439 Flörsheim; Hartmut Hirsekorn, 38518 Gifhorn; Heinz-Dieter Hoppe, 06484 Quedlinburg; Heinz-Udo Henneken, 44328 Dortmund; Rainer Witte, 42799 Leichlingen; Bernd Walther, 01239 Dresden; Klaus Wehling, 37327 Wingerode; Heike Ganzel, 16303 Schwedt; Hans Ritters, 41464 Neuss; Stephan Berger, 14513 Teltow; Jan Seelig, 04720 Großweitzschen; Norbert Bellmann, 6923 Lauterach/Österreich; Ulrich Langstroff, 07745 Jena; Kurt-Peter Flohr, 32758 Detmold; Lasse Reinisch, 87600 Kaufbeuren; Michael Troost, 85101 Lenting; Rainer Kneilmann, 55411 Bingen; Udo Mohr, 75242 Neuhausen; Gerhard Baumgartner, 79618 Rheinfelden; Kurt Timmermann, 27367 Sottrum; Boris Bochnick, 22337 Hamburg; Georg Ullrich, 76476 Rastatt.

„Irgendwo im Erzgebirge“, so lautet das Thema der H0-Nebenbahn von Jan Bieganski. Als Vorbild dienten dennoch zwei konkrete Strecken.

Zeitreise nach Kleinhartmannsdorf



Das Brücken-Original führt über das Fuchsbrunntal und steht heute noch, allerdings ohne Zugverkehr. Im Modell hingegen rumpelt noch eine 71.3 über die Metallkonstruktion.

„Wie soll ich das erklären?" Jan Bieganski, zum Grund seiner Eisenbahnbegeisterung gefragt, muss kurz überlegen. „Zu DDR-Zeiten war es verdammt schwierig, an ein Auto zu kommen. Meine Eltern hatten keines. Alle Wege zur Arbeit und in den Urlaub wurden mit Eisenbahn und Bus erledigt. Zum Wandern ging es ins Erzgebirge, nach Thüringen, in den Harz. Diese Reisen haben mich als Kind wohl sehr beeindruckt, und das hat sich irgendwann verfestigt." Frühkindliche Prägung, so könnte man das bezeichnen, und es kommt noch etwas hinzu: Mit vier Jahren bekam Jan seine erste Lok, und in der Kindheit wurde eben mit der Eisenbahn gespielt. Die im Februar 2016 auf der „Erlebnis Modellbahn" in Dresden gezeigte H0-Anlage ist deshalb nicht seine erste Modellbahn, aber die erste, deren Bau mit Erfolg abgeschlossen werden konnte: „Mit 16 oder 17 gab es mal ein Projekt, das sollte etwas aus Thüringen sein. Über einen befahrbaren Rohbau bin ich aber nicht hinausgekommen." Später folgte eine LGB-Anlage für die Kinder, und dann kam die Flut: „2002 war das, da stand das Wasser fünf Zentimeter unter der Decke. Die Anlage war monolithisch und nicht zu retten. Sie musste zerlegt werden. Das wollte ich nicht noch mal erleben, das ich etwas so zerstören muss. 2004 habe ich dann angefangen, neu zu bauen, mit Segmenten und Modulen. Jetzt kann mir das nicht mehr passieren." 2013 war noch einmal eine Flut angesagt. „Da habe ich die Anlage komplett aus dem Raum rausgenommen, weil man nicht wusste, wie das ausgeht." Die Modulkopfplatten entsprechen der





Kaum beeindruckt vom angekommenen Personenzug mit der 94.20 (Piko), werkelt die Frau des Stationsvorstehers weiter im Gemüsegarten am Bahnhof Kleinhartmannsdorf.



Die Baureihe 86 gelangte sehr früh schon ins Erzgebirge und blieb dort viele Jahrzehnte heimisch. Das Weinert-Modell wartet auf Gleis 3 desselben Bahnhofs wie oben auf die Ausfahrt.



Über vier Durchgangsgleise verfügt der Endbahnhof Kleinhartmannsdorf. Im Gegensatz zum Vorbild ist er gespiegelt aufgebaut. Das Streckenende befindet sich rechts im Bild.


FOTO: GÜNTER MEYER/SLG. SCHOLZ

Vom Streckenende her hat Günter Meyer am 6. Mai 1966 fotografiert. 86 332 ist mit dem P 1258 aus Freiberg in Großhartmannsdorf angekommen. Hinten rechts: der Lokschuppen.



Im Modell liegt das kleine Bw mit dem zweiständigen Lokschuppen links von der Ausfahrt. Ein handbedienter Drehkran hilft beim Bekohlen der 86 und der 89.2 (Piko) im Schuppen.

FREMO-Norm, da sind nur wenige Schrauben zu lösen – ein großer Vorteil auch, wenn man an Ausstellungen teilnehmen will. Nach einer ersten kleineren Schau bei einem Dresdner Verein entwickelte sich die Teilnahme an der „Erlebnis Modellbahn“ rein zufällig: „Einige Mitglieder des MEC Pirna waren mit dem Auto durchs Erzgebirge unterwegs und entdeckten den ehemaligen Bahnhof in Großhartmannsdorf. Die anschließende Google-Bildersuche führte sie gleich auf meine Internetseiten.“ Unter www.irgendwo-im-erzgebirge.de findet man neben dem Bahnhofsbild eine ausführliche Beschreibung der Anlage. Das überzeugte die Pirnaer auf Anhieb, und sie luden Bieganski zu ihrer großen Ausstellung ein.

Zwei Strecken dienten dem Erbauer als Anregung: Die Nebenbahn von Berthelsdorf im Erzgebirge nach Großhartmannsdorf und die Obererzgebirgische Aussichtsbahn von Zwönitz nach Scheibenberg. An dieser kurzen, schon 1947 abgebauten Verbindungsstrecke lagen nicht weniger als sieben Viadukte. „Das kleinste davon habe ich nachgebaut“, erklärt Bieganski. Das Modell stammt vom US-amerikanischen Hersteller Micro Engineering. „Wenn man es ganz im Detail vergleicht,

Das sächsische Viadukt stammt aus den USA

sieht man, dass das Modell nicht völlig identisch ist mit der sächsischen Konstruktion. Ich hatte aber so lange nach einer passenden Brücke gesucht, da wollte ich den Aufwand für einen Umbau der Gitterstützen nicht zu hoch treiben.“ Die Fahrbahnträger sind jedoch selbst gebaut: „Aus Lindenholz und Evergreen-Polystyrol-Profilen, das Messinggeländer stammt von Weinert. Jetzt, nachdem die Anlage fast fertig ist, kann ich oft gar nicht mehr sagen, von welchem Kleinserienhersteller ein bestimmter Bausatz stammt, da hat sich einiges angesammelt“, gesteht Bieganski, auf die vielen kleinen Details angesprochen,



ANLAGEN-STECKBRIEF

- **H0-Heimanlage in Segment- und Modulbauweise**
- **Maße:** 3,5 x 4,5 Meter
- **Erbauer:** Jan Bieganski
- **Bauzeit:** Zirka zehn Jahre
- **Epoche:** II
- **Ausstattung:** Gleislänge zirka 28 Meter, 18 Weichen, ein Signal
- **Fahrbetrieb:** Digital (DCC mit Roco-„MultiMaus")
- **Gleismaterial:** Tillig Elite
- **Rollendes Material:** Brawa, Gützold, Liliput, Piko, Weinert

Nur auf Ausstellungen ist dieser Blick von der Anlagenaußenseite auf den Feldwegübergang möglich. Die 86 ist auf dem Weg nach Kleinhartmannsdorf.

welche die Anlage schmücken. Vieles erkennt man ja erst auf den zweiten oder dritten Blick, zum Beispiel den Teller mit Fisch auf Salat oder mit Würstchen im Biergarten neben dem Bahnhof „Grünhain-Bernsdorf." In Anlehnung an die Obererzgebirgische Aussichtsbahn entstand dieser fiktive Durchgangsbahnhof mit nur zwei

Der Endbahnhof wurde spiegelverkehrt aufgebaut

Gleisen. Auch die zweite Station, der Endbahnhof, entspricht nicht ganz dem Vorbild: „Eigentlich soll es Großhartmannsdorf sein. Doch ich musste den Gleisplan spiegeln, damit alles in das Zimmer passte. Daher eben der Name Kleinhartmannsdorf."

Die Anlage spielt in der Epoche II. „Ich hatte schon frühzeitig ein Faible für die II", räumt Bieganski ein und erklärt den Fahrzeugeinsatz auf der Nebenbahn: „Ich habe fast alle Meyer-Bücher. Die Fotos versprühen auf unglaubliche Weise den Charme der alten Zeit, der alten Länderbahnfahrzeuge und der Nebenbahnathmosphäre, auch wenn sie erst in der Epoche III entstanden." Bieganski denkt vielleicht schon an künftige Umbauten: „Das Witzige ist, es sind nur ganz wenige Details, die man ändern müsste, um Epoche III fahren zu können: die Andreaskreuze drehen, andere Briefkästen. Da ist nicht viel zu tun, um das zu ändern". Und woher stammen die Ideen für die Gestaltung? „Da muss ich nochmal mit dem Meyer anfangen. Der hat schon großen Anteil an der Anlagenentstehung. Ich denke an ein Foto mit einer einfachen Haltestelle. Da ist nicht viel im



Diese Perspektive bietet sich dem Erbauer zu Hause. Der Bauernhof (Auhagen) liegt an der Innenkante, dahinter und vor der Waldkulisse verläuft die Nebenstrecke.



FOTO: JAN BIEGANSKI

Die Nebenbahn ist mit ihren 3,5 mal 4,5 Metern perfekt auf den zur Verfügung stehenden Raum zugeschnitten. Links liegt der kleine Durchgangsbahnhof Grünhain-Bernsdorf. An diesen schließt noch ein Fiddle-Yard an (nicht im Bild). Rechts ist Kleinhartmannsdorf zu sehen.



Der Berliner Kleinserienhersteller „Preußenmodelle" bietet diese Biergartenstühle und -tische als Bausatz an. Das Geschirr stammt von Preiser, die Speisen wurden noch einzeln bemalt.



Wenige Kraftfahrzeuge sind auf der Anlage zu sehen, stattdessen dient Modell-Muskelkraft der Fortbewegung. Die Kutsche stammt von Artitec und wird mit zwei Pferden geliefert. Eines davon erwies sich jedoch als unsicher im Stand.

Bild, nur eine alte Frau mit Kopftuch. Solche Szenen haben es mir angetan."

Auch die Anlagenbedienung folgt einfachen Konzepten, trotz des Einsatzes moderner Digitaltechnik: „Ich habe mich von vornherein dafür entschieden, die Weichen per Hand zu stellen. Die Schalter sind immer dort, wo auch die Weichen sind, man muss also hinlaufen. Wenn man die Anlage so bedient, macht das einfach Spaß." Die Weichenschalter wirken auf Antriebe von „MBTronik", bestehend aus Servomotor und Elektronik, welche eine digitale und auch analoge Ansteuerung zulassen. Ein Vorteil dieser manuellen Bedienung: „Man kann Besucher sehr schnell einweisen. Einmal im Jahr mache ich einen Fahrtag, zu Spitzenzeiten waren da schon knapp 20 Leute im Raum. Jeder kann dann seine eigenen Sachen mitbringen." Denn oft heißt es: „Ich würde gern mal hier fahren, habe aber keine digitalen Loks". Sehr hilfreich ist die mögliche Umstellung auf Analog-Betrieb. „Das ist ein bisschen Trick 17. Ich kann das mit relativ wenigen Handgriffen umbauen und abschaltbare Gleisabschnitte über zwei kleine Stellpulte bedienen", erklärt Bieganski. Irgendwo im Erzgebirge fahren dann auch mal internationale Schnellzüge oder der Sachsenstolz. Die Hauptsache ist, es macht Spaß. □ *abp*



FOTOS (10): BAUER-PORTNER

Nur ein Bahnsteig- und ein Ladegleis weist Grünhain-Bernsdorf auf. Die 94 fährt mit ihrem Personenzug gleich in Richtung Stadt ab.

Saison für „Draußeneisenbahner" beginnt



Die Frohnauer Gartenbahn ist ein willkommener Begegnungsort für Jung und Alt.

Der Frühling rückt näher und die Modellbahnen im Hobbyraum werden allmählich für die Sommersaison eingemottet. Aber das heißt natürlich nicht, dass man dem Hobby Modellbahn entsagen muss. Gartenbahnen bieten die großartige Möglichkeit, die ohnehin anstehende Gartenarbeit mit dem Modellbahnbau zu verbinden und so möglicherweise den Haussegen nicht schief hängen zu lassen.

Aber auch in Vereinen beziehungsweise Gruppen des BDEF und der SMV wird häufig an der frischen Luft gearbeitet. So beginnt beispielsweise für die Mitglieder des Annaberger Modelleisenbahnvereins „Oberes Erzgebirge" e.V. nun wieder die Saison für ihre große „Draußeneisenbahn" in Frohnau, die an einem eher ungewöhnlichen Ort entstand. Denn am 30. Juni 1991 wurde auf der Heimfahrt vom Werdauer Gartenbahntreffen die Idee für eine eigene Gartenbahn auf dem Gelände des Altenheimes „Louise Otto-Peters" in Frohnau geboren. Mit dem Heimbeirat des Seniorenheimes wurden andere derartige Bahnen in Sachsen besichtigt, sollte doch die zu errichtende Gartenbahnanlage nicht nur dem Verein nützlich sein, sondern vor allem auch die Attraktivität der Einrichtung erhöhen.

Als Motiv der Anlage wurde die Selketalbahn im Harz gewählt, da diese reizvoll ist und ausreichend passendes Material zur Verfügung stand. Am 16. Mai 1992 erfolgte dann der Spatenstich. Dank der Hilfe vieler neuer Vereinsmitglieder war es bereits am 26. September 1992 soweit: Mit 125 Metern Gleis und fünf Zügen wurden die Gartenbahn Frohnau und die Saison 1992 unter großer Anteilnahme der Heimbewohner feierlich eröffnet. In den Jahren darauf wurde die Anlage vergrößert und ergänzt. Die Strecke wurde erweitert, ein Teich kam hinzu und natürlich musste die Landschaft, also die Bepflanzung auf der Anlage, ständig gepflegt werden.

Zahlreiche technische Um- und Ausbauten waren notwendig, um einen kompletten Saisonbetrieb mit dem Vereinspersonal zu ermöglichen. Seit 2007 fahren die ersten Lokomotiven mit Akku- und Funkbetrieb. Damit soll gewährleistet werden, dass der Fahrbetrieb auch ohne die im Freien besonders aufwendige Arbeit des Gleisputzens reibungslos funktioniert. Das Konzept hat sich seither bestens bewährt und kann weiterempfohlen werden. Mittlerweile schmücken eine Rangierlokomotive der Bauart Köf und ein Eisenbahnwaggon das Gelände und sorgen für Flair. Seit 2013 gibt es für die Kinder ein kleines Karussell und seit 2015 fährt an ausgewählten Tagen eine Fünf-Zoll-Bahn für die Kleinsten. Ein Kiosk, Kinderspielplatz, Tiergehege, das Café „Louise" und eine herrliche Aussicht auf den Stadtteil Annaberg werten das Areal des Wohnparks auf, das somit immer einen Besuch wert ist.

Äußerst beliebt bei Jung und Alt sind die Nachtfahrten, die jedes Jahr anlässlich des „Kät-Feuerwerkes" im Juni sowie Anfang August stattfinden. Strahler illuminieren markante Bauwerke und hunderte Teelichter sorgen für eine schöne Stimmung auf der Anlage. Außerdem gibt es zu allen Veranstaltungen der Altenpflegeeinrichtung immer zusätzliche Fahrten, so dass es in einer Saison durchaus über 60 Fahrtage werden können. Auch die seit 1993 immer im September stattfindenden Gartenbahntreffen zählen zu den vielen Aktivitäten.

Die Symbiose zwischen Altenpflegeeinrichtung und Modelleisenbahnverein besteht nun bereits seit über 20 Jahren und hat sich zum Vorteil beider Seiten hervorragend bewährt. Auch wenn es dem Verein manchmal etwas schwer fällt, im Sommer jedes Wochenende die Bahn in Betrieb zu setzen, sind die Mitglieder stolz und froh, für andere Menschen da zu sein und den Bewohnern des Altenheims das Gefühl zu geben, nicht am Rande der Gesellschaft zu leben, sondern ein Teil davon zu sein.

Übrigens: Jedes Jahr zur Saisoneröffnung im Mai entsteht etwas Neues in der Gartenbahnanlage, das erwarten die Besucher. Einmal war es eine neue Pendelstrecke, ein anderes Mal ist es eine neue Lokomotive, ein neues Krankenhaus, ein kleines Schloss, ein Hubschrauber, ein Heißluftballon oder vieles andere. Auch 2016 wird es wieder eine Neuheit geben. Am 1. Mai um zehn Uhr wird das Geheimnis gelüftet. Denn dann beginnt die diesjährige Saison. Bis zum 3. Oktober gibt es an jedem Wochenende und an jedem Feiertag Fahrbetrieb, meist in der Zeit von 13 bis 18 Uhr.

Viele weitere Gartenbahnfreunde aus der SMV starten demnächst in die Saison. Informationen, wo welche Bahnen zu bewundern sind, gibt es im Internet unter www.smv-aktuell.de. *(SMV)*



FOTOS (2): SMV

Auf rund 60 Fahrtage kommen die Frohnauer Gartenbahnfreunde. Die Anlage präsentiert sich bestens gepflegt.

Für die Beiträge dieser Rubrik, deren Aktualität und Richtigkeit, sind vorbehaltlich einer redaktionellen Bearbeitung durch den MEB die Verbände BDEF und SMV verantwortlich.

Hervorragender Start des Junior College in das neue Jahr

Das erste Junior College Europa des 16. Jahres war von einem überragenden Erfolg geprägt. Im Rahmen der Faszination Modellbahn in Sinsheim fanden so viele Kinder und Jugendliche den Weg auf den Stand des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnfreunde, dass mehr als einmal alle Plätze belegt waren und die Einlass Begehrenden auf eine Warteliste gesetzt werden mussten. Viele nutzten die Wartezeit, um sich die größtenteils guten Anlagen anzuschauen. Wenn schließlich mit einer gewissen Verzögerung der Weg in das JCE frei war, dann wurde mit Begeisterung gebastelt. Häuschen wurden gebaut, Gleise verlegt und eingeschottert, die Landschaft begrünt oder man nahm an einem der zahlreichen Geschicklichkeitsspiele teil, etwa beim Zielbremsen oder Einschätzen der momentanen Geschwindigkeit von Modellen. Die kleinsten Besucher des College unternahmen mit der BRIO-Holzeisenbahn ihre ersten Geh- und Fahrversuche auf Gleisen. Unsere Betreuer waren dem zeitweiligen Stress gewachsen, sie vermittelten mit Freude ihre Kenntnisse und gaben, wenn nötig, viele gute Ratschläge und Hilfestellungen. Eine besondere Attraktion für viele Kinder war der LEGO-Tisch mit auf Märklin-Basis gebauten Wagen – zu sehen rechts im Bild.

Wenn auch nur bei einem Teil der vielen Kinder und Jugendlichen, die uns in Sinsheim besuchten, der Bazillus Modellbahn hängen geblieben ist, muss man sich weniger Sorgen um die Zukunft unseres schönen Hobbys machen. *(Pressereferat BDEF)*



FOTO: HANS-DIETER SCHMIDT

Beim gut besuchten JCE in Sinsheim konnten aus LEGO eigene Fahrzeuge gebaut werden.

Fahrten auf dem BDEF-Verbandstag 2016 in Köln

Noch wenige Tage bleiben vor allem den Nichtmitgliedern des BDEF, um sich noch einen der begehrten Plätze für die Sonderfahrten anlässlich des Verbandstages zu sichern. Freie Plätze entsprechend der jeweiligen Restkapazität stehen für Jedermann zur Verfügung. Besonders die Fahrten am Himmelfahrtstag und dem folgenden Sonntag, an welchem Schienenbusse vom Typ MAN eingesetzt werden, führen zu sonst unzugänglichen Zielen, wie den Gleisanlagen von Güterbahnhöfen der DB AG sowie der HGK, und geben Einblicke in die umfangreichen Umschlageinrichtungen der Rheinhäfen Godorf und Köln-Niehl. Ein besonderes Highlight soll die Fahrt am Samstag, dem 7. Mai, mit einer Lok der BR 213 und historischen Rheingold-Wagen in die Eifel werden.

Das genaue Programm und die jeweiligen Konditionen können der Website des BDEF www.bdef.de/verbandstag entnommen oder noch auf dem Stand des BDEF während der Intermodellbau in Dortmund erfragt werden. *(Pressereferat BDEF)*

VORBILD

Bis Fr 13.05.

• Ausstellung zu den Backnanger Bahnhofsgebäuden in der Helferhaus-Galerie, Stiftshof 8, 71522 Backnang, Di bis Fr 17 bis 19 Uhr, Samstag, Sonntag und an Feiertagen 14 bis 19 Uhr, Tel. (07191) 340700, www.heimatundkunstverein-backnang.de.

Fr 15.04. bis So 17.04.

• Dresdner Dampfloktreffen, IG Bw Dresden-Altstadt e.V., Zwickauer Str. 86, 01187 Dresden, Tel. (0351) 42484134, webmaster@igbwdresden-altstadt.de, www.igbwdresden-altstadt.de.

Sa 16.04.

• Neuenkirchener Draisinenbahn fährt. Info: thal1982@gmx.de.
• Ab Berlin zum Dresdner Dampfloktreffen, Dampflokfreunde Berlin, Servicebüro Nostalgiefahrten, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.
• Vortrag: Strom für Stuttgart – Das Dampfkraftwerk Marbach und seine Werksbahn. Info: www.bottwartal-bahn.de.

Sa 16.04. und So 17.04.

• 160 Jahre Strecke Leipzig – Großkorbetha, Dampfsonderzüge und Bahnhofsfeste entlang der Strecke, Tel. 0160 6134529, www.eisenbahnfreunde-koetzschau.com.

So 17.04.

• Dampfsonderzug von Berlin nach Lübbenau, Dampflokfreunde Berlin, Servicebüro Nostalgiefahrten, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.
• Frühlingsdampf mit VI K, Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.
• Schienenbus fährt Rinteln – Stadthagen, Förderverein Eisenbahn Rinteln-Stadthagen e.V., Bahnhofstr. 7, 31683 Obernkirchen, Tel. 0170 6150032, thomas.stuebke@teleos-web.de, www.der-schaumburger-ferst.de.
• Tag der Industriekultur bei der Manfelder Bergwerksbahn, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.

Sa 23.04.

• Pendeltriebwagen fährt auf der Wisentatalbahn zwischen Schönberg und Schleiz, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.
• Schlesien-Kurier: Mit Dampf ab Chemnitz nach Breslau, Tel. (0351) 56393930, www.sem-chemnitz.de.

Sa 23.04. und So 24.04.

• Erzgebirgische Aussichtsbahn fährt, Tel. (03733) 18800-0, www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de.

So 24.04.

• Betriebstag im Bahnbetriebswerk Köln-Nippes, Longericher Straße 249, 11 bis 17 Uhr, Tel. 0172 2502074, www.rimkoeln.de.
• Öffnungstag des historischen Lokschuppens in Wilsdruff, IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff e.V., Tel. (035242) 47711, www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de.
• Mit 50 3552-2 ab Hanau zum Bahnhofsfest nach Stockheim, Tel. 0179 6783055, www.museumseisenbahn-hanau.de.

Sa 30.04.

• Saison-Eröffnung auf der Buckower Kleinbahn Müncheberg – Buckow, Tel. (030) 9357406, www.bkb-info.de.
• Schienenbussonderfahrt ab Hagen entlang der Ruhr über Brilon nach Battenberg, DGEG, Tel. (02841) 6024549, www.dgeg.de.
• Mansfelder Bergwerksbahn fährt mit Dampf, zusätzlicher Walpurgiszug um 20.00 Uhr ab Benndorf, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.

Sa 30.04. bis So 08.05.

• Dampffahrtage bei der Pollo-Museumsbahn Mesendorf – Lindenberg in der Prignitz, Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.

Sa 30.04. und So 01.05.

• Saisoneröffnung im Eisenbahnmuseum Gramzow mit Museumsfahrten nach Damme und zurück, 10 bis 17 Uhr, Tel. (039861) 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de.

So 01.05.

• Historische Straßenbahnen fahren auf der Kirnitzschtalbahn zwischen Bad Schandau und Lichtenhainer Wasserfall von 10 bis 16.30 Uhr, Tel. (035022) 548-0, www.verkehrsmuseum-dresden.de.
• KAE-Tag und Wiederinbetriebnahme der Dampflok HERMANN, Deutscher Eisenbahnverein, Tel. (04252) 9300-21, www.museumseisenbahn.de.
• Mit Dampf zum Dampfschiff: Chemnitz – Dresden, Tel. (0351) 56393930, www.sem-chemnitz.de.
• Saisoneröffnung der Dampfkleinbahn Mühlenstroth, 10.30 bis 12 und 14 bis 17 Uhr, www.dkbm.de.
• Dampf-Fahrtag Amstetten – Oppingen, Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.
• Saisonbeginn bei der Ferienland-eisenbahn Crispendorf, 10 - 18 Uhr, Tel. 0160 92392666, www.ferienlandcrispendorf.de.
• Saisonbeginn bei der Hespertalbahn Museumszüge zwischen Essen-Kupferdreh und Haus Scheppen entlang des Baldeneysees, Tel. (0201) 4085 619, www.hespertalbahn.de.
• Kuckucksbähnel Neustadt – Elmstein fährt. Tel. (06321) 30390, www.eisenbahnmuseum-neustadt.de.
• Triebwagenfahrten auf der Krebsbachtalbahn Neckarbischofsheim Nord – Hüffenhardt, Tel. (07263) 6595, www.krebsbachtal-bahn.de.
• Saisoneröffnung im Bw Glauchau, Interessengemeinschaft Traditionslok 58 3047, Tel. 0176 38674236, www.dampflok-glauchau.de.
• Mit 75 1118 und Plattformwagen von Ulm nach Lindau. UEF Lokalbahn, Tel. (08141) 53481-245, www.uef-lokalbahn.de.



FOTO: FLEISCHER

Für die meisten Museumsbahnen hat die Saison 2016 begonnen. Gerade Kinder haben ihren Spaß an der Fahrt mit Plattformwagen und Fenstern zum Öffnen. Unterstützen Sie die Vereine durch den Kauf von Fahrkarten!

Mi 04.05. und So 08.05.

• DGEG-Jahrestagung mit Sonderfahrten und Exkursionen in Südbaden. Tagungsort ist Lörrach, Tel. (02841) 6024549, www.dgeg.de.

Do 05.05.

• Bahnhofsfest im historischen Bahnhof Pforzheim-Weißenstein, Tel. (07231) 767969, www.eisenbahnfreunde-pforzheim.de.
• 75 1118 fährt zwischen Amstetten und Gerstetten, Tel. (08141) 53481-245, www.uef-lokalbahn.de.
• Tag der offenen Türe bei der Historischen Eisenbahn Mannheim e.V., Sulzer Straße 43, 68229 Mannheim, Tel. (0621) 4825374, www.historische-eisenbahn-ma.de.
• Pendeltriebwagen fährt auf der Wisentatalbahn zwischen Schönberg und Schleiz, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.
• Tag der offenen Lokschuppentüre bei der Härtsfeld-Museumsbahn in Neresheim. Zusätzlich Pendelfahrten auf der Museumsbahn nach Sägmühle. Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de.

Do 05.05. und So 08.05.

• Schwarzenberger Eisenbahntage mit Pendelfahrten vom und zum Bahnhof, Tel (03774) 509328, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.
• Kranichsteiner Bahnwelttage unter dem Motto: „40 Jahre Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein", Tel. (06151) 376401, www.bahnwelt.de.

Fr 06.05. und So 08.05.

• Feldbahntage im Sächsischen Eisenbahnmuseum in 09131 Chemnitz, An der Dresdner Eisenbahnlinie 130c, Tel. 0157 30188809, www.sem-chemnitz.de.

Sa 07.05.

• Mit 18 201 und 03 1010 ab Leipzig zum Hamburger Hafengeburtstag, Tel. (0173) 5623035, www.lokschuppen4.de.
• Dampfschnupperfahrt mit 50 3616 von Schwarzenberg über Aue nach Thalheim, Tel. (03774) 509328, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.
• Mit 01 150 ab Hanau in den Pfälzer Wald nach Neustadt an der Weinstraße, Tel. 0179 6783055, www.museumseisenbahn-hanau.de.

Sa 07.05. und So 08.05.

• Historischer Güterumschlag in Eystrup, Verkehr und Transport auf Straße und Schiene mit V 36 005, Deutscher Eisenbahnverein,

Tel. (04252) 9300-21, www.museumseisenbahn.de.

Mi 11.05.
- Triebwagenfahrten auf der Krebsbachtalbahn Neckarbischofsheim Nord – Hüffenhardt, Tel. (07263) 6595, www.krebsbachtal-bahn.de.

Sa 14.05.
- Mit 18201 von Berlin-Ostbahnhof nach Prag mit Kulturprogramm, Tel. (0371) 2731697, www.zugparty.de.

Sa 14.05. und So 15.05.
- Mit der Eisenbahn in den grünen Pfingstwald ab Bruchhausen-Vilsen, DEV, Tel. (04252) 9300-21, www.museumseisenbahn.de.
- Pfingstfahrten mit der Schmalspurbahn zur Schoko-Käfersuche nach Hollige West, Tel. (05161) 5038574, www.boehmetal-kleinbahn.de.

So 15.05.
- Historischer Straßenbahnhof Leipzig-Möckern von 10 bis 17 Uhr geöffnet, Tel. (0341) 3928904, www.strassenbahnmuseum.de.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik im Fernsehen (Auswahl):

16.04.	15.00 Uhr im SWR: Geheimnisvolle Moorbahnen
18.04.	14.15 Uhr im SWR: Mit 01 1102 zum Bodensee
19.04.	14.15 Uhr im SWR: Schätze aus Amateurarchiven
20.04.	14.15 Uhr im SWR: Brücken über Europa
22.04.	08.20 Uhr im SWR: 125 Jahre Vitznau-Rigi-Bahn
23.04.	15.00 Uhr im SWR: Mit Dampf u. Diesel durchs Obere Donautal
25.04.	14.15 Uhr im SWR: 25 Jahre Ulmer Eisenbahnfreunde
26.04.	14.15 Uhr im SWR: Schätze aus Amateurarchiven
27.04.	14.15 Uhr im SWR: Dampflokfest Dresden
28.04.	14.15 Uhr im SWR: 150 Jahre Eisenbahn in Ungarn
29.04.	14.15 Uhr im SWR: Die Dampfrösser von Mulhouse
30.04.	14.15 Uhr im SWR: Das Altensteigerle
02.05.	14.15 Uhr im SWR: Das Ausbesserungswerk Meiningen
03.05.	14.15 Uhr im SWR: Schätze aus Amateurarchiven
04.05	14.15 Uhr im SWR: Modellbahnmesse Köln
06.05.	14.15 Uhr im SWR: Die Schnellzug-Legende Baureihe 01, Teil 1
07.05.	15.00 Uhr im SWR: Die Schnellzug-Legende Baureihe 01, Teil 2
09.05.	14.15 Uhr im SWR: Wunderwelt aus Weißblech
10.05.	14.15 Uhr im SWR: Die Weißeritztalbahn
11.05.	14.15 Uhr im SWR: Desert Wind, Teil 1
12.05.	14.15 Uhr im SWR: Desert Wind, Teil 2
13.05.	14.15 Uhr im SWR: Die Renaissance des Bundenthalers
14.05.	15.00 Uhr im SWR: Schweden: Bahnen, Gruben, Einsamkeit

Aktuelle Informationen: www.swr.de/eisenbahn-romantik

MODELLBAHN

Dauerausstellungen
- www.arsTECNICA.de/expo mit ROKAL-Museum in 53940 Losheim (Eifel), Prümer Straße 55, Di bis Fr 12 bis 18 Uhr, Sa und So 10 bis 18 Uhr.
- www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, tägl. 9.30 - 18, Di bis 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.
- Miniland Olpe in 57462 Olpe, Virchowstr. 10, Tel. (02761) 5645, geöffnet Mi 15 - 19, Sa 11 - 17 Uhr, www.modellbahnen-kieserling.de.
- www.miniaturelbtalbahn.de in 01824 Königstein, Schandauer Str. 51c, täglich 10 bis 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.
- Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Vorführzeiten Di bis Sa: 11, 12, 14, 15, 16 Uhr, So und Feiertage: 12, 14, 15, 16, 17 Uhr, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.
- www.mobaza.de, Friedrichstadt, Brückenstr. 18, tägl. 11 bis 18 Uhr, Tel. (04881) 938858.
- www.loxx-berlin.de, Alexa am Alexanderplatz, tägl. 10 bis 20 Uhr.
- www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad-Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.
- www.modellbundesbahn.de in Bad Driburg, Güter-Bf., So 11 bis 18 Uhr.
- www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.
- www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbweg 10, tägl.10 bis 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.
- www.verkehrsmuseum-dresden.de. Di - So 10 - 18 Uhr, Modellbahnvorführung Mi 10.30, 16.30 Uhr, Sa/So 10.30, 13.30 und 15.30 Uhr.
- www.sambahn.de in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa. 11 bis 17 Uhr.
- www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz, Kirchstr. 8, Sa./So. 11 bis 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.
- www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.
- www.railzminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (fünf Minuten von R-Centraal), Mi./Do. 12 - 17, Fr. - So. 10 - 17 Uhr, in den Ferien auch Mo. / Di. 12 - 17 Uhr.
- Straßenbahn + Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, Ortsteil Zeichen, Pirnaer Str. 174b, Fr. 12 - 18 Uhr, Sa + So u. Feiertage: 10 - 18 Uhr, Tel. 0172 3509035.
- www.schwarzwald-modell-bahn.de in 77756 Hausach, gegenüber dem Bahnhof, täglich außer Montag von 10 - 18 Uhr.
- www.lokland.de in 95152 Selbitz geöffnet: So 17./24.04., 01./15.05., Mo. 16.05., Sa. 07.05., jeweils 12 bis 17 Uhr.
- www.leeraner-miniaturland.de in 26789 Leer, Konrad-Zuse-Straße 1, Tel. (0491) 4541540, täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet.
- www.modellbahnfreunde-germersheim.de in 76716 Germersheim, im Zeughaus/Straßenmuseum, Tel. (07274) 919683, jeden ersten Sonntag im Monat von 14 bis 18 Uhr geöffnet.
- www.modellbahnzentrum.com in 79859 Schluchsee-Blasiwald, Eisenbreche regelmäßig geöffnet.
- www.modellbahnwelt-odenwald.de: in 64658 Fürth, Krumbacher Str. 37, Do bis So, 11 bis 18 Uhr, Zielbahnhof Fürth (Odenwald).

Sa 16.04.
- Öffentlicher Fahrtag in 13347 Berlin, OT Wedding, Seestraße 83, 11 bis 17 Uhr, www.modellbahn-psb24.de.
- Tauschbörse in Erfurt, Alte Parteischule, 9 bis 15 Uhr, Tel. 0162 6605660, www.thueringer-eisenbahnverein.de.
- Tag der offenen Türe beim Spur-Null-Club in 51143 Köln-Porz, Bahnhofstraße 148, Tel. (02203) 52740, www.0ec-koeln.de.

Sa 16.04. und So 17.04.
- Modellbahn-Ausstellung in 67346 Speyer, AV03-Halle, Raiffeisenstraße 14, Sa 11 bis 18 Uhr, So 11 bis 17 Uhr, Tel. (06232) 677741, www.modellbahnfreunde-rhein-neckar.de.
- Modellbahn-Modulbau-Ausstellung in 67346 Speyer, der AV03-Halle, Raiffeisenstraße 14, Sa 11 bis 18 Uhr, So 11 bis 17 Uhr, Tel. (06232) 677741, www.modellbahnfreunde-rhein-neckar.de.

So 17.04.
- Tag der offenen Türe in 52428 Jülich, Clubheim, Bahnhofstraße 13, 1.Etage, 10 bis 18 Uhr, Tel. (02461) 57424, www.eakj.de.

Sa 23.04. und So 24.04.
- Frühlingsfest im Bahnbetriebswerk Schöneweide mit Modellbahnausstellung und Tauschbörse, Sa 10 bis 18 Uhr, So 10 bis 17 Uhr, Tel. (030) 67897340, www.dampflokfreunde-berlin.de.
- Ausstellung in 36304 Alsfeld-Leusel, Mehrzweckhalle, jew. 10 bis 17 Uhr, Tel. (0661) 240615, www.modellbahnfreunde-alsfeld.de.

Sa 23.04. und So 24.04.
- Modellbahntauschbörse in 90522 Oberasbach, Hans-Reif Sportzentrum, Jahnstraße 33, 9 bis 15 Uhr, Tel. (09103) 2750.

So 01.05.
- Fahrtag auf der Gartenbahnanlage mit N/H0-Kofferaum-Tauschbörse, Tel. 0176 66436651, www.eisenbahn-freunde-bad-schoenborn.de.

Fr 06.05. und Sa 07.05.
- Jahrestreffen IG Spur II in Schenklengsfeld (bei Bad Hersfeld) von 9 bis 18 Uhr, Tel. (0711) 4844044, www.spur-II.de.
- Modellbahn-Ausstellung in 42277 Wuppertal-Langerfeld, Windhukstraße 102, Sa 17 bis 21 Uhr, So 9 bis 16 Uhr, Tel. (0202) 710243.

Sa 07.05. und So 08.05.
- Spur I-Ausstellung in 58553 Halver, Sporthalle Ganztagesschule, Mühlenstraße 2, 10 bis 17 Uhr, Tel. (02353) 2979, www.mec-halver.de.

So 08.05.
- Besuchertag im alten Umspannwerk in 31655 Stadthagen mit Ausstellung der Segmentanlage RSE, Am Georgsschacht 10, 10 bis 13 Uhr, Tel. (05721) 897200, www.mec-stadthagen.de.

So 14.05. und So 15.05.
- MEC Pfingstfest in 42283 Wuppertal-Barmen im und am Clubheim, Eschenstraße 81, Tel. (0202) 708677, www.mec-wuppertal.de.

Ankündigungen in der Rubrik „**Termine und Treffpunkte**“ können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte“ nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 28, gültig ab 01.01.2016. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

FLEISCHMANN ▶ 245 DER NAH.SH FÜR N

Hinter der Abkürzung NAH.SH steht die „Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH", der Aufgabenträger für den Schienennahverkehr im „echten Norden". Von Fleischmann kommt, passend zur Inbetriebnahme des Vorbilds für die Marschbahn, eine N-Verkleinerung der 245 in den attraktiven Farben Petrol und Blau. Letztere ist samt der darauf liegenden Beschriftung im Digitaldruck aufgebracht, erkenntlich am Glanz und einer gewissen Unschärfe. ***Bestellnummer: 723503; Preis: 159 €***



PIKO ▶ 245 DER NAH.SH UND „DOPPLER"-VECTRON FÜR H0

Die „Salzburger Eisenbahn Transportlogistik GmbH" (SETG) ist seit 2001 erfolgreich im Güterverkehr auf der Schiene unterwegs. Seit August 2015 erinnert eine der drei Siemens-Vectron-Lokomotiven des Unternehmens an Christian Doppler. Nach dem österreichischen Physiker ist der Doppler-Effekt benannt, bekannt vom vorbeifahrenden Martinshorn und aus dem Motorsport. Näher beschrieben ist der Doppler-Effekt auch in Form der Bedruckung auf dem Piko-Modell. Auch das Doppler-Design ist im Digitaldruck ausgeführt, in H0 tritt die geringere Auflösung im Vergleich zum Tampondruck allerdings weniger störend in Erscheinung. Die 245 der NAH.SH ist konventionell beschriftet. Beide Modelle bieten für ihren angemessenen Preis eine sehr gute Detaillierung, eine aktuelle technische Ausstattung mit PluX22-Schnittstelle und LED-Beleuchtung sowie ausgeglichene Fahreigenschaften. ***245-Bestellnummer: 52520; Preis: 129,99 €***
Vectron-Bestellnummer: 59983; Preis: 164,99 €



Auch für H0 ist die Marschbahn-245 nun zu haben.


Aufwendig bedruckt zeigt sich das Modell des SETG-Vectron.

ROCO ▶ MIT 146 247 „VERNETZT IN DIE ZUKUNFT"



Auch DB Regio leistet sich Werbeloks, darunter die am 31. Juli 2015 vorgestellte 146 247. Das bunte Design stammt ein weiteres Mal von Gudrun Geiblinger. Die Lokomotive soll symbolisieren, wie sich die DB AG die Mobilität mit modernsten Technologien in Zukunft vorstellt. Unterstützt wurde die Aktion von Roco, dementsprechend kam nun die H0-Lok in den Handel. Das Modell der TRAXX P160 AC2 in H0 ist eine Neukonstruktion des Jahres 2015 und überzeugt mit zahlreichen vorbildgerechten Details, vor allem an den Drehgestellen und unterhalb des Rahmens. ***Bestellnummer: 73674; Preis: 229 €***

TILLIG ▶ E10 228 DER DB FÜR TT

Von Tilligs Kasten-E10 wurde eine klassische Variante in Stahlblau und mit silberfarbenem Dach ausgeliefert. Das Modell entspricht dem Ablieferungszustand, unter anderem mit umlaufenden Griffstangen an der Front. Deren Zurüstung ist wie die der Führerstands-Handläufe nichts für schwache Nerven. Die blauen Bauteile erweisen sich als sehr bruchempfindlich, die silberfarbenen Stangen sind zu lang ausgefallen und verbiegen sich, sollte man die engen Bohrungen tatsächlich nutzen können. Einfacher hat es der Modellbahner mit den neuen Großraumwagen nach tschechischem Vorbild. Der Kesselwagen greift eine Idee der VG Bahn auf: Den Haltermann-Kesselwagen gibt es in H0 als Abo-Prämie für MIBA-Leser. *E10-Bestellnr.: 04390; Preis: 175,90€; Kesselwagen-Bestellnr.: 17307; Preis: 26,90€; Großraumwagen-Bestellnr.: 01739; Preis: 60,90€*



Die E10 zeigt sich mit Doppellampen und Doppeldüsen-Lüftergittern. Die silbernen Griffstangen wurden für das Foto oben gekürzt.



MIBA-Idee in TT: Privatwagen aus Hamburg.



Im Doppelpack sind die Falls-Selbstentladewagen der tschechischen AWT zu haben.

MINITRIX ▶ TOURISTIK-218 MIT SOUND UND ROLLDACHWAGEN FÜR N

An der aufwendigen Lackierung des Touristik-Zuges der DBAG aus den späten 90er-Jahren haben sich schon viele Modellbahnhersteller versucht. Problematisch sind die fließenden Farbübergänge. Mit dem Digitaldruckverfahren sind solche Farbwechsel nachzubilden, allerdings erkauft man mit der neuen Technik eine geringere Druckauflösung. Unter der Lupe sind die Pixel sehr deutlich sichtbar, die Beschriftung ist nur teilweise entzifferbar. Der Gesamteindruck des Modells ist dennoch realistisch. Die 218 416 in N wird mit digitalem Sound ausgeliefert. Im Vergleich zu früher angebotenen Minitrix-218 mit Sound ist dieser nun besser auf die Fahrsituation abgestimmt. Störend ist jedoch das An- und Abschwellen des Turbo-Geräusches. Keine Formvariante mit geändertem Dachaufsatz, sondern eine komplette Neukonstruktion, naheliegenderweise auf Basis des Eanos-Hochbordwagens, ist der Tamns-Rolldachwagen.



Die fließenden Farbübergänge der Touristik-Lackierung wurden gut in den Maßstab 1:160 umgesetzt.

218-Bestellnummer: 16284; Preis: 259,95€; Rolldachwagen-Bestellnummer: 15992; Preis: 29,99€



Einer vollständig neuen Form entstammt das sehr gut detaillierte und fein bedruckte Modell des Tamns 893 mit Drehgestellen der Bauart 652.



Charakteristisch sind das Rolldach und der zugehörige Öffnungsmechanismus.

DONNERBÜCHSE ▶ SPEISEWAGEN-VARIATIONEN FÜR TT

Das Fachgeschäft „Donnerbüchse" in Köln bietet regelmäßig Sonderserien an, insbesondere für TT. Derzeit sind fünf Speisewagen-Sets mit je zwei Tillig-Modellen erhältlich, die im Sebnitzer Programm nicht zu finden sind. Neben den beiden abgebildeten Zweier-Sets sind Wagen in der beliebten „Kakadu"-Lackierung Rot/Blau, Quick-Pick-Wagen und eine SBB- sowie ÖBB-Version zu haben. In den jeweiligen Sets unterscheiden sich beide Wagen in der Beschriftung und Lackierung sowie durch den teilweise fehlenden Dachstromabnehmer.
TEE-Bestellnr.: 501414-1/2; Preis: je 74,50€
DBAG-Bestellnr.: 501435-1/2; Preis: je 74,50€



Die Wagen in TEE-Farben unterscheiden sich unter anderem durch schwarze oder rote Rahmen.



Orientrot beziehungsweise verkehrsrot ist das Fensterband dieser beiden Modelle lackiert.

ARNOLD ▶ 01 2207 DER DR UND HG-2046 DER ÖBB FÜR N

Die bekannte 01 von Arnold ist überarbeitet und in einer DR-Version der Epoche IV aufgelegt worden. 01 2207 wurde mit den großen Wagner-Blechen zuletzt vom Bw Dresden aus eingesetzt und am 22. Februar 1978 z-gestellt. Im Modell treibt der Tendermotor über Kardan und Stirnradgetriebe zwei der Treibradsätze an. Die Laufeigenschaften sind ausgeglichen, auch wenn die 01 umgerechnet deutlich zu schnell unterwegs ist. Die ÖBB-1046 ist nun in drei formneuen Varianten zu haben. Nachgebildet werden die Loks im Zustand nach der Hauptrevision mit Großumbau (HG).
01-Bestellnr.: HN2158; Preis: 319,90€; 1046-Bestellnr.: HN2307; Preis: 199,90€



Die überarbeitete 01 bietet feines Fahrwerk und NEM-Schnittstelle.



1046 024 mit grauen Fronten und Einholmstromabnehmern.

BREKINA ▶ VORSERIEN-VT 95 FÜR H0

In der viertürigen Ausführung sind nun die Trieb- und Beiwagenmodelle des Vorserien-VT 95 erhältlich. Detaillierung und Laufeigenschaften sind sehr gut. Beide Fahrzeuge sind mit Dreilicht-Spitzensignal beziehungsweise roten Schlussleuchten und Innenbeleuchtung ausgestattet. Unterschiedliche Kupplungen liegen bei. *VT-Bestellnummer: 64402; Preis: 139€; VB-Bestellnummer: 64432; Preis: 69 €*



MÄRKLIN ▶ „MINTLING“-STEUERWAGEN FÜR H0

An die bunte Zeit der Produktfarben der jungen DB AG erinnert die aktuelle Märklin-Auslieferung der n-Wagen. In Mint/Türkis/Lichtgrau ist auch das Modell des BDnf 478 in modernisierter Form ohne Falttüren am Gepäckabteil im Längenmaßstab 1:93 gehalten. Es weist einen digital und analog funktionsfähigen, über einen Schleppschalter gesteuerten Weiß-Rot-Lichtwechsel mit LED auf. Die gut detaillierten Modelle der Schiebedach-/Schiebewandwagen der Gattung Tbis 871 werden als Vierer-Set im schmutzig-braunen Betriebszustand der Epoche IV mit Lackausbesserungen und freigewaschenen Anschriftenfeldern ausgeliefert. Leider glänzen diese im Digitaldruck aufgebrachten Flächen etwas zu stark

Tbis-Bestellnr.: 47300; Preis: 139,99 €
BDnf-Bestellnr.: 43834; Preis: 79,99 €



Zu viert kommen die farblich ausgebesserten Schiebewandwagen.



Der so genannte Karlsruher Kopf prägte über Jahrzehnte das Gesicht der DB-Wendezüge.

LILIPUT ▶ BEHÄLTERTRAGWAGEN UND SCHMALSPUR-TRANSPORTWAGEN FÜR H0



Mit vier Ekrt-Behältern ist die neue Version des Tragwagens bestückt.



ÖBB-Schmalspurtransport mit neuen Liliput-Modellen.

Der im Jahr 2015 formneu erschienene Behältertragwagen Btms 55 wird mit weiteren Behälter-Varianten ausgeliefert. Vier Ekrt 231-Behälter (für so genannte Kaufmannsgüter) und ein Blech-Bremserhaus zieren die neue Version. Behälter wie Tragwagen sind sehr gut detailliert und beschriftet, dies führt allerdings zu einem Liebhaber-Preis. Das schöne ÖBB-Set eines Schmalspur-Transports bietet immerhin zwei feine Modelle. Der Modellbahner muss noch für eine Transportsicherung sorgen, der Personenwagen ist nur aufgesetzt.

BTms-Bestellnummer: L235140; Preis: 99,90 €
ÖBB-Bestellnummer: L235786; Preis: 110 €

RIVAROSSI ▶ ÖBB-HG-1046 FÜR H0



Für H0 bietet Hornby unter der Marke Rivarossi die modernisierte Version der ÖBB-1046 an. Die drei lieferbaren Ausführungen (1046 007, 023 und 024) sind jeweils analog sowie digital für DC und AC zu haben und unterscheiden sich in Lackierung und Stromabnehmer-Ausrüstung. ***Bestellnr.: HR2644; Preis: 249,90 €***

HERPA ▶ SPEDITION WANDT FÜR H0



Mit dem über das Fahrerhaus gezogenen Kofferaufbau ist der Büssing 8000 in den Farben der Braunschweiger Spedition Wandt eine Formneuheit im Herpa-Programm. Er zieht den bekannten dreiachsigen Kofferanhänger und passt bestens auf Epoche-III-Anlagen. Die Bedruckung mit feinen Zierstreifen ist exakt. ***Bestellnr.: 305365; Preis: 32,50 €***

GEHLHAAR ▶ WEICHENLATERNEN FÜR H0

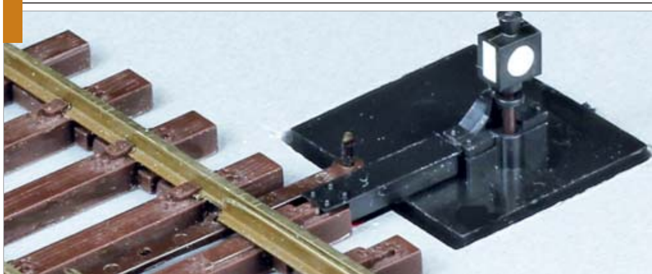


FOTO: WERK

Nach der TT-Ausführung sind die Weichenlaternen nun auch im Maßstab 1:87 für das Tillig-Elite- und das Piko-A-Gleissystem lieferbar. Sie sind dreh- und beleuchtbar. Die Beleuchtung kann mit einer unter der Laterne angebrachten LED erfolgen. Eine Montage ist auch auf bereits bestehenden Modellbahnanlagen möglich. ***Bestellnummern: 2301 – 2304; Preis: 10,50 €***

HEICO ▶ NETZERSATZANLAGE FÜR H0

Nach dem Einstand als H0-Autobauer mit den sehr gut gelungenen Pullmann-Feuerwehrfahrzeugen schiebt die Hornby-Marke Heico nun ein einfacher gehaltenes Fahrzeug nach: Feuerwehr-Spezialisten werden den Notstrom-Generatorwagen, im Fachjargon Netzersatzanlage genannt, gerne in die Sammlung einreihen. Das Vorbild wird von den Firmen Polyma und Kluth hergestellt. Detaillierung und Bedruckung geben keinen Grund zur Klage, nur die Deichsel wirkt angesichts des aufgerufenen Preises etwas grob. ***Bestellnr.: HC 2018; Preis: 32,90 €***



SCHUCO ▶ MERCEDES-AMG-GTS FÜR H0

Neue Metall-Modelle für H0 sind bei Schuco lieferbar: Aus etwas älteren Formen stammen die beiden VW-Typen. Der Märklin-Lieferwagen punktet mit Göppinger Nummernschildern. Der rote Schriftzug wird für viele Käufer sorgen. Am Käfer gefällt die akkurate zweifarbige Lackierung. Letzteres gilt auch für den Mini-Cooper mit Faltdach: Das Modell zeigt feine Originalfelgen und die für eine „Racing"-Version der 70er-Jahre typischen Zusatzscheinwerfer und weißen Streifen auf der Motorhaube. Auf derlei Schnickschnack kann der bullige AMG-Mercedes GTS verzichten. Die 1:87-Miniatur überzeugt durch sauber aufgedruckte AMG-Schriftzüge und den Mercedes-Stern an Front und Heck sowie filigrane Felgen. ***Käfer-Bestellnr.: 45 262 2300; Preis: 9,95 €; T2-Bestellnr.: ...2700; Preis: 10,95 €; MB-GTS-Bestellnr.: ...0400; Preis: 11,95 €; Mini-Bestellnr.: ... 6100; Preis: 11,95 €***



VW-Käfer und Märklin-VW.



Sportlich und chic sind sie beide, aber der Rote ist ein bisschen schneller.

RIETZE ▶ SWEG-3-LÖWEN-TAKT FÜR H0



In der „collectors edition" von Rietze ist ein neues Bus-Modell des Mercedes-Benz Citaro des Baujahres 2012 erschienen. Das SWEG-Fahrzeug trägt die Farben des „3-Löwen-Taktes", der Werbemarke der Landes-Nahverkehrsgesellschaft für Baden-Württemberg. Das Modell zeigt einige angesetzte Details, exakt eingesetzte Fenster und eine komplette Inneneinrichtung, die leicht mit Fahrgästen zu bestücken ist. Leider erweist sich die Bedruckung bei näherem Hinsehen auch ohne Lupe als sehr unscharf.

Bestellnummer: 69452; Preis: 29,50 €

STANGEL ▶ STADTHÄUSER FÜR 0


FOTO: WERK

Der polnische Zubehörhersteller erweitert sein Angebot für die Spur 0 um drei sehr schöne, dreistöckige Backstein-Stadtgebäude. Alle Bausätze bestehen aus einfarbigem, gelasertem Karton und sind vom Modellbauer selbst farblich zu gestalten. Die Gebäude lassen sich untereinander beliebig kombinieren. Angeboten werden das Eckhaus „Buchhandlung" mit Turm und Balkon (Bestellnr.: 0/054/01), ein Wohnhaus mit Ziergiebel (Bestellnr.: 0/054/02) und eines mit einfachem Dach (Bestellnr: 0/054/03). Info: www.stangel.pl

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 36 JAHREN:
91 134 als Museumslok

☐ **Das nun wieder betriebsfähige letzte Exemplar der ehemals preußischen T9² wurde schon im ME 3/1980 als „Lokfoto des Monats" seitenfüllend vorgestellt. 250 der 1´Cn2-Loks wurden für die Preußische Staatsbahn in Dienst gestellt, 115 davon noch bei der DRG eingereiht (91 001 - 115). Vier Loks wurden später von der Braunschweigischen Landeseisenbahn übernommen und kamen 1939 als 91 131 bis 134 zur DRG zurück. 91 133 und 134 waren die letzten Loks der Baureihe bei der DR und wurden erst 1966 ausgemustert. 91 134 wurde anschließend als Museumslok aufgearbeitet.**

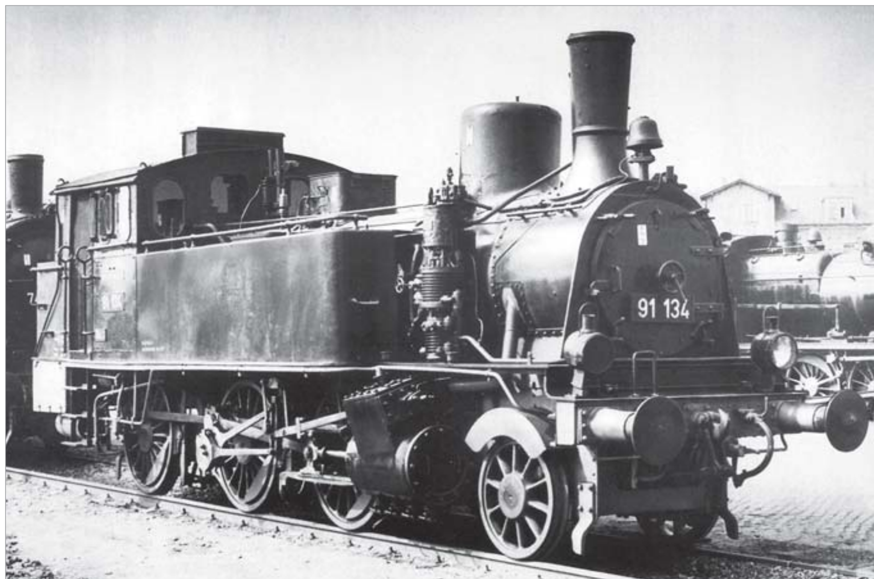


FOTO: H. WINKELMANN/MEB-ARCHIV

KM 1 MODELLBAU

Vom Original abgenommen

☐ Zu einem authentischen Dampflok-Modell gehören auch authentische Figuren. Das Spur I-Modell der Baureihe 75.11 (bad. VIc) von KM 1 befindet sich zur Zeit in Produktion. Unter den acht angekündigten Versionen wird auch ein Modell der betriebsfähigen Museumslok 75 1118 sein, die von den Ulmer Eisnbahnfreunden (UEF) zwischen Amstetten und Gerstetten eingesetzt wird. Zwei UEF-Kollegen, Heizer Dieter Nagel und Lokführer Hans-Karl Kunhäuser (Bild), wurden nur zur Vorbereitung der Figuren-Produktion im Maßstab 1:32 in Lauingen zunächst 1:1 eingescannt. In entspannter Atmosphäre verharrte der Museumsbahner kurz in der passenden Pose.


FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

Modernste Technik erlaubt die Erstellung eines 3D-Modells direkt vom lebenden Objekt – mit allen Ecken und Kanten.

BACHMANN

Woodland Scenics



FOTO: BAUER-PORTNER

Zu den Produkten von Woodland Scenics gehören auch verschiedene Spachtelmassen und Formen zur Fels-Nachbildung.

☐ Ab sofort erfolgt der Vertrieb aller Produkte der US-Marke Woodland Scenics für Deutschland und den überwiegenden Teil Europas über Bachmann Europe. Das Lager der Niederlassung Altdorf bei Nürnberg wird entsprechend strukturiert und aufgestockt, um eine hohe Verfügbarkeit zu gewährleisten. Bachmann bereitet absatzfördernde Vertriebs- und Marketingaktivitäten vor, um die Marke Woodland Scenics stärker im Handel zu positionieren. Neben den seit Jahrzehnten bekannten Streumaterialien bietet das umfangreiche Programm von Woodland Scenics eine breite Palette für alle Bereiche des Landschaftsbau auf der Modellbahn sowie viel Zubehör wie Gebäudebausätze oder Straßenfahrzeuge.

PIKO

132 in Weimar

☐ Am 16. März 2016 fand im Eisenbahnmuseum Weimar das Roll-Out der Piko-Gartenbahn-132 statt. Das ehemalige Bahnbetriebswerk ist seit 1980 technisches Denkmal und beheimatet die größte Sammlung an historischen Lokomotiven des Freistaates Thüringen. Den Schwerpunkt bilden DR-Diesel- und -E-loks. Der Sonneberger Modellbahnhersteller nutzte dieses schöne Umfeld, um seine 132 für die Spur G (MEB-Test auf den Seiten 62 und 63) erstmals zusammen mit dem beeindruckenden Vorbild der Öffentlichkeit zu präsentieren. Die Ludmilla stellt das diesjährige Highlight im Piko-Gartenbahnsortiment dar. Seit dem Einstieg in den Gartenbahn-Markt vor zehn Jahren hat sich Piko zum Vollsortimenter für diese Baugröße entwickelt. Das komplette G-Programm wird im Stammwerk im südthüringischen Sonneberg produziert.



FOTO: PIKO

Dr. René Wilfer ist trotzdem stolz. Auf der originalen 132 wirkt auch ein über 70 Zentimeter langes Gartenbahn-Modell ziemlich klein.

SPURNEUN/SMB

Neue Universal-Kurzkupplung für N

☐ Der N-Kupplungsspezialist will es nun wissen. Nach vielen erfolgreichen, in Kleinserie produzierten Umrüstungs-Produkten wurde nun zusammen mit Schlag-Modellbau die neue „SK-Kurzkupplung" entwickelt und erstmals vorgestellt. Die Kupplung wird in Großserienqualität in Kunststoff-Spritzguss produziert und ist durch Gebrauchsmuster geschützt. Sie bietet folgende Vorteile: Durch den knicksteifen Kupplungsverbund ist eine präzise Kulissenanlenkung und damit eine echte Kurzkupplungsfunktion gegeben. Eine optimierte Kopfgeometrie sorgt für leichteres Ankuppeln. Der niedrige Kupplungskopf ermöglicht vorbildgerechte Pufferhöhen. Mit dem gekröpften Steg zur NEM-Aufnahme kann die Kupplung auch unter vorbildgerecht ausgeführten Pufferträgern hochklappen. Liefertermin ist das vierte Quartal 2016. Info: www.spurneun.de



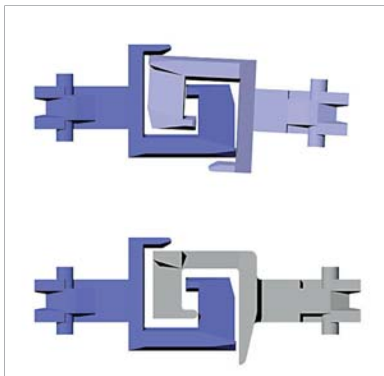
FOTOS (2): BAUER-PORTNER

Der verkürzte Kuppelabstand entspricht exakt den NEM-Vorgaben (wie bei der Fleischmann-N-Kurzkupplung).





Die neue „SK-Kurzkupplung" weist im Vergleich zur N-Standard-Kupplung (hinten) zahlreiche Detailverbesserungen auf.



GRAFIKEN (2): WERK

Die neue Kupplung knickt im Bogen kaum ab und ist mit der Standardkupplung (grau) vollständig kompatibel.

MESSE-KALENDER

20. - 24. APRIL 2016:
Intermodellbau Westfalenhallen Dortmund

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner (abp), Korbinian Fleischer (kf), Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER DIESER AUSGABE
Rainer Albrecht, Jens Braun, Hendrik Hauschild, Markus Hehl, Rainer Heinrich, Jürgen Metzeler, Tobias Pütz, Frank Zarges

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,
Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150, bettina.wilgermein@vgbahn.de

Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152,
Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de

Martina Just, Telefon (08141) 53481-154,
Fax (08141) 53481-150, m.just@vgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 28, ab 1.1.2016,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

ABONNENTEN-SERVICE
FUNKE direkt GmbH
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@funkedirekt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 57,40 €
Großes Abonnement 74.- €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 68,60 €;
Großes Abonnement 82,- €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Vogel Druck und Medienservice GmbH,
Leibnizstr.5, D-97204 Höchberg

VERTRIEB
Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, (08141) 53481-101)
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst, (08141) 53481-103)
Ingrid Haider, Angelika Höfer, Birgit Pill, (Bestellservice, (08141) 53481-0)

SEKRETARIAT
Petra Schwarzendorfer, Melanie Hilpert

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG
Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]



FOTO: CHRISTOPH JOCHMANN

EINE EPOCHE NEIGT SICH DEM ENDE ZU

Von der ungeliebten Dampflok-Ablösung zum Kultobjekt: Längst ist die Fangemeinde der 218 riesengroß. Doch das Objekt der Begierde wird immer seltener. Wir ergründen den Weg zum Lieblings-Diesel und stellen die letzten Einsätze der Baureihe 218 vor.



FOTO: MICHAEL ROBERT GAUSS

LAND DER MÜLLTRENNER

Was früher noch im Hausmüll landete, muss heute vielerorts sauber getrennt werden. Ein Wertstoffhof darf auf einer modernen Anlage nicht fehlen.

Das Juni-Heft erscheint am **11. Mai** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – an einem Mittwoch



FOTO: MICHAEL ROBERT GAUSS

PARALLEL DURCH DEN TUNNEL

Der Schiffstunnel bei Arzviller im Elsass diente mit der daneben liegenden Bahn als Motiv für ein H0-Diorama.

AUSSERDEM

40 Jahre Baureihe 119

Alles andere als einfach war die Einführung des „Karpatenschrecks“ bei der Deutschen Reichsbahn.

Spalter Bockl

Nur sieben Kilometer waren es von Georgensgmünd nach Spalt. Die fränkische Nebenbahn bot trotzdem Außergewöhnliches.

Tubulentes Marktgeschehen

Paul de Groot suchte sich für seine H0-Ausstellungsanlage ein nicht alltägliches Vorbild.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



FOTO: STEFAN ALKOFER

REMINISZENZ AN BESSERE ZEITEN

Motive der Wisentatalbahn von Schönberg nach Schleiz baute Stefan Trommer in 1:87 nach.



FOTO: HENDRIK FLATH

ERFOLGSMODELL MIT AUSSICHT

Die Erzgebirgische Aussichtsbahn, welche die Strecke Annaberg-Buchholz – Schwarzenberg befährt, startet in die Saison.



AUF ALLE FÄLLE …
… SCHÖNE AUSSICHTEN!

NUR BEI UNS ERHÄLTLICH!



Roco

Roco 63173
Triebwagen BR 491 001-4 „Gläserner Zug", DB, Ep.IV-V in RAL 5010 Enzianblau
199,95 €
Jetzt auch als digitale Variante inkl. Decoder!
229,95 €



BREKINA AUTOMODELLE

Brekina 931011
VW Bully T1 als „Gläserner Bully" Spur H0
18,95 €



BRAWA LIEBE ZUM DETAIL

Brawa 41256
Diesellok 203 312-4 (V100 Ost), DB-Bahnbau, Ep.VI
UVP ~~159,90~~ €
79,99 €

Brawa 41258
Diesellok 203 312-4 (V100 Ost), DB-Bahnbau, Ep.VI, DC-Sound
UVP ~~289,90~~ €
169,99 €

LüP: 160 mm, Kupplungsaufnahme nach NEM 362 mit KK-Kinematik, digitale Schnittstelle MTC 21, Lichtwechsel rot-weiß (LED)

UVP: Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers

Sie erhalten dieses Angebot – solange der Vorrat reicht – in folgenden Fachgeschäften:

Modellbahnshop elriwa
01454 Wachau · Radeberger Str. 32
Tel. 03528 - 441257 · info@elriwa.de
www.elriwa.de

Modellzentrum Hildesheim
31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 05121-289940 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahnladen & Spielparadies
33332 Gütersloh · Kampstr. 23
Tel. 05241-26330 · service@modellbahngt.de
www.modellbahngt.de

Modellzentrum Braunschweig
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 16
Tel. 0531-70214313 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahn Kramm
40723 Hilden · Hofstr. 12
Tel. 02103-51033 · Kramm.Hilden@t-online.de
www.modellbahn-kramm.com

ToyNedo – Spielwaren Raschka
44137 Dortmund · Westenhellweg 132
Tel. 0231-58449820 · info@toynedo.de
www.toynedo.de

Technische Modellspielwaren Lindenberg
50676 Köln · Blaubach 6–8
Tel. 0221-230090 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

Modellcenter Hünerbein
52062 Aachen · Markt 9–15
Tel. 0241-33921 · info@huenerbein.de
www.huenerbein.de

W. Schmidt GmbH
57537 Wissen · Am Biesem 15
Tel. 02742-930516 · info@schmidt-wissen.de
www.schmidt-wissen.de

Modell Pelzer
58095 Hagen · Potthofstr. 2–4
Tel. 02331-13477 · info@modellpelzer.de
www.modellpelzer.de

Spielwaren Kremers
59065 Hamm · Oststr. 56
Tel. 02381-25068
kremersspiel@aol.com

Modellbahnshop - Saar
66589 Merchweiler · Auf Pfuhlst 7
Tel. 06825-8007831 · info@mbs-saar.de
www.mbs-saar.de

Spielwaren Werst
67071 Ludwigshafen-Oggersheim · Schillerstr. 3
Tel. 0621-682474 · werst@werst.de
www.werst.de

Eisenbahn Dörfler
90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36
Tel. 0911-227839 · info@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de

Modeltreinexpress
NL-3135 HW Vlaardingen · Voorstraat 43-45
Tel. 0104357767 · info@modeltreinexpress.nl
www.modeltreinexpress.nl

„DIE WILDE 13 PLUS" — IMMER EINE SPUR KOMPETENTER!

märklin
TRIX

Unser Club-Modell 2016:

Die Bergkönigin 95 006





Mit der neuen Märklin AR App unsere Modelle ganz neu entdecken. So einfach geht's: Die App herunterladen und mit der Kamera des Smartphones die Seite betrachten.

Güterzug-Tenderdampflokomotive BR 95.0

Die „Bergkönigin" 95 006 ist ein eleganter Koloss. Leitungen und Rohre überziehen das Metall des Kessels, mächtige Wasserkästen geben einen klaren Kontrast zum filigranen Fahrwerk des exklusiven Clubmodells 2016 in H0.

Werden Sie jetzt Mitglied und sichern Sie sich Ihr Clubmodell unter:
www.maerklin.de/de/clubs/clubs/



Die Rauchkammer ruht mit ihrem Gewicht auf einer durchbrochenen Stütze.

märklin H0

Wechselstrom



39095 Güterzug-Tenderdampflokomotive BR 95.0 € 399,99 *

Highlights:
- **Komplette Neuentwicklung**
- Besonders filigrane Metallkonstruktion
- Durchbrochener Barrenrahmen und viele angesetzte Details
- Führerstandbeleuchtung zusätzlich digital schaltbar
- Raucheinsatz liegt serienmäßig bei
- Umfangreichen Betriebs- und Geräuschfunktionen

Ein passendes Güterwagen-Set wird unter der Artikelnummer 48827 ebenfalls exklusiv nur für Insider-Mitglieder angeboten.

Bestellschluss: 30. April 2016

TRIX H0

Gleichstrom



22295 Güterzug-Tenderdampflokomotive BR 95.0 € 399,99 *

Highlights:
- **Komplette Neuentwicklung**
- Besonders filigrane Metallkonstruktion
- Durchbrochener Barrenrahmen und viele angesetzte Details
- Führerstandbeleuchtung zusätzlich digital schaltbar
- Raucheinsatz liegt serienmäßig bei
- Umfangreichen Betriebs- und Geräuschfunktionen

Ein passendes Güterwagen-Set wird unter der Artikelnummer 24540 ebenfalls exklusiv nur für Trix Club-Mitglieder angeboten.

Bestellschluss: 30. April 2016

* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

www.maerklin.de
www.trix.de
www.facebook.com/maerklin
www.facebook.com/trix